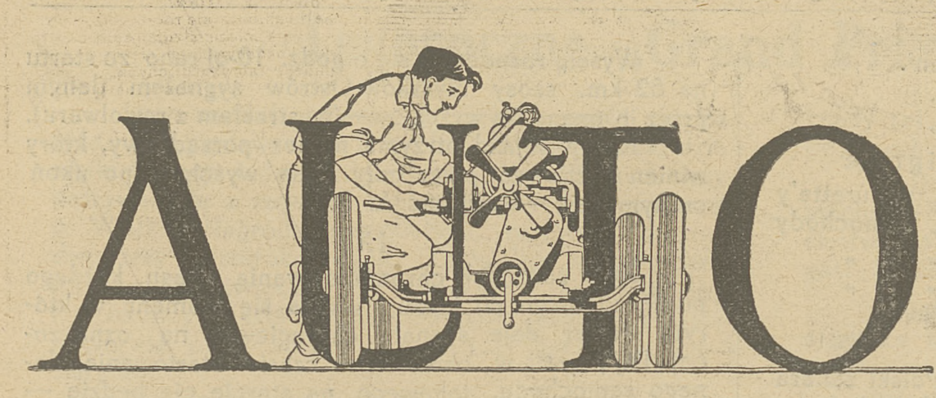
Nr. 16—17 (og. zb. Nr. 52—53) WARSZAWA, DNIA 1-go WRZEŚNIA 1924 r. ROK III

ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE



ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI

Wychodzi każdego 1 i 15 w miesiącu

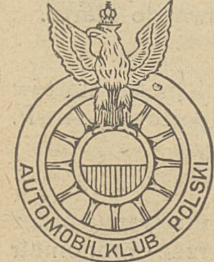
Pod kierown. STANISŁAWA SZYDELSKIEGO

Redakcja zastrzega sobie prawo zmian i poprawek w nadesłanych artykułach.

Wszelkie prawa przedruku, przeróbek i repredukcji zastrzeżone.

Niezamówionych rękopisów redakcja nie zwraca

AUTOMOBILIZM — LOTNICTWO — SPORTY



Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4-e pp. tel 96-54.

KOMUNIKAT

Na posiedzeniu Komisji Balotującej w dniu 13 sierpnia 1924 r. wybrani zostali na członków Automobilklubu Polski:

1. Dr. Zygmunt Seyda, Wice-Marszałek Sejmu, 3, Kredytowa m. 11, Warszawa.
2. Jan Patzer, Prezes Zarządu Zjedn. Browarów Warsz. Haberbusch i Schiele, 17, Lwowska, Warszawa.
3. Stefan Korzon, Inżynier — przemysłowiec — rolnik, 6, Marszałkowska, Warszawa.
4. Zygmunt Sochacki, Inżynier, Profesor Politechniki, Nacz. Dyrektor Warsz. Sp. Akc. Budowy Parowozów, 5, Pl. Napoleona m. 5. Warszawa.
5. Piotr Zdzisław Stachiewicz, Prokurent Banku Przem. Pozn., 62, Piękna m. 7, Warszawa.
6. Edward Savage Crocker, III Sekretarz Poselstwa Amerykańskiego, 3, Foksal, Warszawa.
7. Stanisław Hawks, III Sekretarz Amerykańskiego, 3, Foksal, Warszawa.
8. Józef Wichliński, Obywatel ziemski, Dakowy Mokre, p. Opalenica, Wielkopolska.
9. Stefen Katelbach, Inżynier, 4, Buduena m. 4, Warszawa.
10. Kazimierz Szwede, Dyrektor fabryki, 51, Żelazna, Warszawa.
11. Zygmunt Łazarski, Drukarz, 18, Bracka, Warszawa.

REGULAMIN

Wyścigu płaskiego i polskiego rekordu szybkości na 1924 r.

w dniu 14/IX. 1924 r. pod Warszawą

I.

Automobilklub Polski organizuje w dniu 14 września 1924. wyścig płaski i polski rekord szybkości. na szosie między Wyszkowem i Ostrowiem na 62 km, od Warszawy, na dystansie 10 km.

Do rekordu ma w zasadzie prawo stanąć pięć maszym, które w wyścigu osiągnęły najlepszy bezwzględny czas. Rekord rozegra się na „kilometre lancè" z dwukilometrowym rozpędem. Najlepszy uzyskany na tej próbie bezwzględny czas będzie uznanym przez Automobilklub Polski jako polski rekord szybkości.

II.

Do wyścigu dopuszczone są: motocyle, trzykołówki, voiturette'y i samochody, podzielone na kategorje zgodnie z § 3.

PODZIAŁ NA KATEGORJE.

Klasa „A" motocykle.

Kategorja 1 pojemn. cyl. 175 cm³
„ 2 „ „ 250 „
„ 3 „ „ 300 „
„ 4 „ „ 500 „
„ 5 „ „ 600 „
„ 6 „ „ 1100 „

Klasa „B" motocykle z wózkiem
„ 1 „ „ 750 „
„ 2 „ „ 1000 „
„ 3 „ „ 1000 „

Klasa „C" Samochody turystyczne
„ 1 „ do 1100 „
„ 2 „ „ 1600 „

SKF SZWEDZKIE ŁOŻYSKA KULKOWE i ROLKOWE Normalne i koniczne

Warszawa, ul. Kopernika № 13, otwarte bez przerwy. Tel. 12-14

kategorja 3 pojemn. cyl. 2000 cm³.
„ 4 „ „ 3000 „
„ 5 „ ponad3000 „

Klasa „D" samochody wyścigowe

„ 1 „ do 1100 „ voiturette'y
„ 2 „ 1100-1600 „ samochody
„ 3 „ 1600-2000 „ „
„ 4 „ ponad 2000 „ „

IV.

Komisja Sportowa Automobilklubu Polski zalicza zgłoszone pojazdy do jednej z wyżej podanych kategorji, przyczem decyzja ta jest bezapelacyjną. Pojemność cylindrów zaokrągla się do 1/10 litra.

Obsada samochodu, biorącego udziału w wyścigu, składa się minimalnie z dwuch osób, t. j. kierowcy mechanika za wyjątkiem klasy „A".

V.

ZGŁOSZENIA.

Do wyścigu dopuszczone będą pojazdy wyszczególnione w w par. 3. Zgłoszenia będą przyjmowane od sportsman'ow, firm samochodowych i zawodowców.

Uczestnicy wyścigu winni złożyć swe zgłoszenia do godziny 18 dnia 9/IX. 1924 r., w Komisji Sportowej Automobilklubu Polski, 6, Ossolińskich Warszawa.

Wpisowe wynosi: Zł. 100 — (sto).

Do rekordu staje 5 maszyn zgodnie z § I. pozostałe maszyny, które brały udział w wyścigu mają prawo stawać do rekordu po wpłaceniu zł. 50 dodatkowo, maszyny, które udziału w wyścigu nie brały płacą po zł. 100.

Późniejsze zgłoszenia uwzględniane będą do dnia 13/IX. do godziny 18 za dodatkową opłatą, wynoszącą 100% wpisowego.

Zgłoszenia należy wypisać na formularzu załączonym do regulaminu.

Fałszywe podanie danych zgłoszonego samochodu pociąga za sobą dyskwalifikację zgłaszającego, odebranie licencji kierowcy sportowego na przeciąg trzech lat oraz opublikowanie w pismach.

Lista zgłoszeń zostaje ostatecznie zamknięta w dniu 13/IX. o godzi 20-ej.

VI.

Komisja Sportowa Automobilklubu Polski ma prawo ze względu na bezpieczeństwo lub z innych przyczyn, których nie jest obowiązaną podać, wyłączyć te zgłoszenia, które uznana za nieodpowiednie, za zwrotem wpisowego.

Komisja Sportowa A. P. zastrzega sobie prawo odłożenia niniejszego wyścigu lub nawet zaniechania go o ile liczba zgłoszeń okazałyby się niedostateczną.

VII.

Wszyscy kierowcy obowiązani są posiadać licencję sportową A. P. oraz pozwolenie na prowedzenie samochodu wydane przez kompetentne władze.

Podania o licencje sportowe należy składać w sekretarjacie Komisji Sportowej A. P., dołęczając uwierzytelnione odpisy posiadanych dokumentów, uprawniających do prowadzenia samochodu.

Komisja Sportowa zastrzega sobie prawo praktycznego przeegzaminowania lub też niezgodzenia się na wydanie licencji, bez podania przyczyn.

VIII.

Pojazdy zapisane i przyjęte do wyścigu muszą być dostarczone od 6-ej r. przed A. Polski Ossolińskich 6.

Wyścig rozpocznie się o godz. 10-ej rano ze startu na 62 km. szosy Myszków-Ostrów sygnałem danym przez Komandora wyścigów—(wystrzałem z rewolweru).

Każdy pojazd otrzyma numer porządkowy, który winien zachować przez cały czas wyścigu, po ukończenym zaś, — zwrócić A. P.

IX.

Jako począdek chronometrwania czasu każdego poszczególnego po jazdu, uważa się moment w którym starter daje sygnał chorągiewką na oznaczonej linji, jeśli w określonym czasie startowania danego samochodu, takowego na starcie nie będzie — wspomniany samochód może być pozbawiony prawa wzięcia udziału w wyścigu.

X.

Jeżeli Komisarz Sportowy naocznie stwierdzi złośliwie zajechanie drogi współzawodnikowi, pokrzywdzonemu przysługuje prawo żądania ponownego startu.

XI.

Czas rozpoczęcia wyścigów i kolejnośc startów zależne są wyłącznie od Komisji Sportowej A. P. i ogłoszene będą w dniu wyścigów.

XII.

Każdy samochód jest chronometrowany przez trzech chronometrażystów, względnie przez chronometr automatyczny.

XIII.

Każdy z uczestników, przez swój zapis, uznaje jako jedyną jurysdykcję Komisję Sportową A. P. i poddaje się bezapelacyjnie wszystkim jej zarządzeniom, w szczególności przyjmuje na siebie całkowitą odpowiedzialności, za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki tak z kierowcą lub mechanikiem jak też z osobami trzeciemi.

XIV.

A. P. i jego Komisja Sportowa nie przyjmują na siebie żadnej odpowiedzialności za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki, tak z kierowcą lub mechanikiem jak też z osobami trzeciemi. ani za żadne spowodowane szkody, natomiast cała odpowiedzialność ponoszoną jest przez osobę powodującą wypadek, w myśl ustaw obowiązujących.

XV.

Nagrody ogłoszone zostaną przed wyścigami.

XVI.

Wszystkie maszyny wygrywające stoją do dyspozycji Jury dla kontroli, ewentualnie mogą być nawet rozebrane.

XVII.

Wszelkie reklamacje powinny być podane pisemnie i doręczone jednemu z Komisarzy Sportowych (opaska zielona). Reklamacje w sprawie dopuszczenia pojazdów lub kierowców muszą być łożone do godziny 18-ej dnia 13/IX. r. b., tyczące zaś samego wyścigu w trzy godziny po zakończeniu takowego; reklamacje winny być opłacone sumą Zł. pol. 50.

XVII.

Rozdanie nagród nastąpi dnia 17/IX. Wynik wyścigu odublikowane zostaną nie później niż 15/IX.

XIX.

W wypadkach nieprzewidzianych niniejszym regulaminem decydująco i ostatecznie roztrzyga Jury A. P.

XX.

Dopuszczone są wszelkie modyfikacje karoserji i motoru, należy takowe wymienić w deklaracji.

MARJAN KRYNICKI

Tegoroczne „Grand Prix“ w Lyonie

Lyon zarobił w tym roku niewiele mniej od Paryża. Jak niedawno na Olimpiadę do Colombes, dziesiątki tysięcy ludzi podążyły na „Lyon-Circuit”, przypatrywać się z zapartym tchem gigantycznym zapasom o Wielkie Nagrody wspaniałych, rasowych maszyn, dwu, trzy i czterokołowych. To wielkie święto sportu motorowego, święcące się w ojczyźnie automobilizmu i w okolicy miasta tak na tem polu zasłużonego, ciągnęło się przez cztery dni: 30 i 31 lipca oraz 2 i 3 sierpnia.

Tegoroczny tor lyoński należy bezwątpienia do najtrudniejszych w dziejach „Grand Prix de France“. Od trybun droga o kilku lekkich zakrętach prowadzi w kierunku południowo wschodnim do Givors, w pobliżu którego pod kątem prostym załamuje się na południo-zachód. Dalsza część toru posiada kształt linji falistej, idąc aż do ostrego zakrętu Pont Rompu. Tu tor zwraca się na północo wschód, dążąc prostą linją aż do Esses. Od Esse tor składa się właściwie z trzech wielkich, bardzo trudnych zakrętów i kawałka prostej drogi, prowadzącej do ostatniego, ale najtrudniejszego bo najbardziej ostrego zakrętu Sept Chemins. Za tym zakrętem wkrótce zaczynają się trybuny. Całkowita długość toru wynosi 23 km. 145 metrów.

Tegoroczne wyścigi, ze względu na trudny tor, nie przyniosły nowych rekordów szybkości w żadnej kategorji. Dały tylko, jak co roku, przegląd najnowszych konstrukcji i pole do szlachetnej rywalizacji o dobrze zasłużone pierszeństwo.

Pierwszego dnia, w wyścigu o Wielką Nagrodę dla motocykli, niedościgniona klasa angielska święciła swe triumfy. W głównej kategorji 500 cm.³ wygrał Bennet na motocyklu Norton, bijąc nawet tak groźnych konkurentów jak cztery motocykle Peugeot, prowadzone przez najlepszych kierowców tej firmy. W kategorji 350 cm.³ pierwszy przybył do celu Langmann na A.J.S. przed słynnym rekordzistą Le Vack'iem na francuskim motocyklu Terrot oraz wieloma innemi znakomitościami. Jedynie w kategorji 175 cm³. angielski Levis uległ francuskim motocyklom, bowiem zwycięzcą tej kategorji został Surdot na Monet Goyon.

W kategorji 250 cm³. jedyny zawodnik Meunier na motocyklu Thomann zdołał ukończyć bieg bez poważniejszego wypadku.

W tym samym dniu odbył się także wyścig dla cyklekarów. W kategorji 500 cm³. niespodziewane zwycięstwo odniósł cyklecar Violet, prowadzony przez konstruktora, bijąc dwa faworyzowane cyklecary Morgan Trzykołówki Sandford, nie posiadające konkurencji innych firm zajęły miejsca w kategorji 750 cm³.

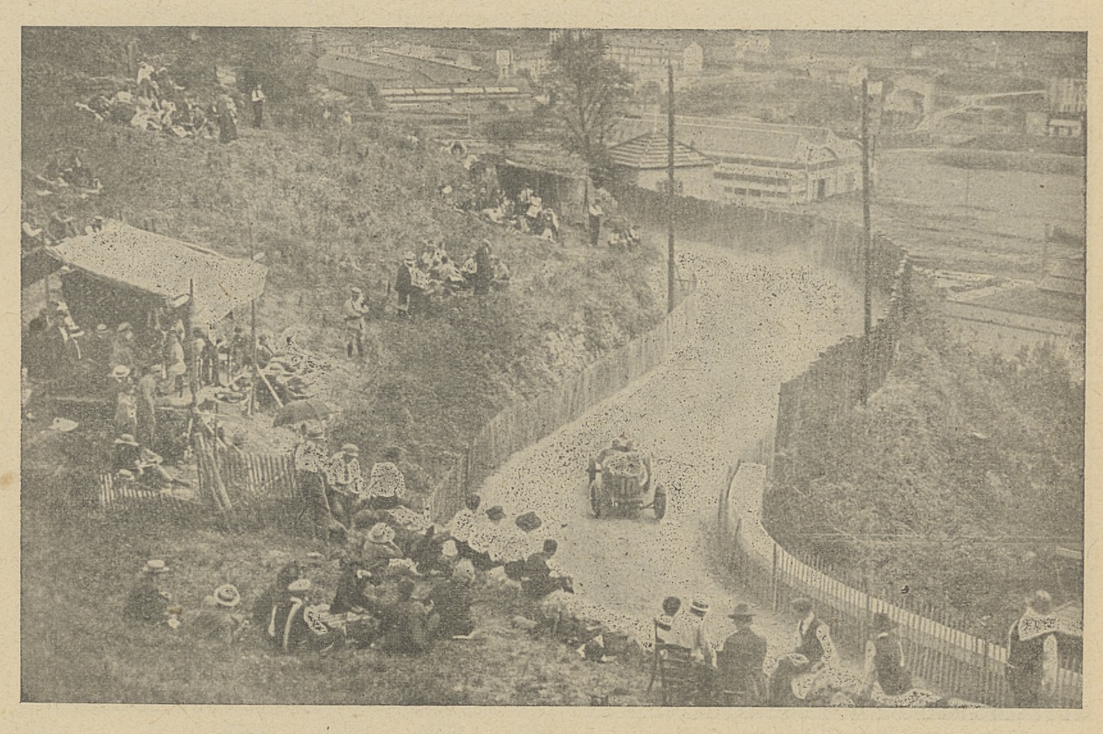
W wyścigu o Wielką Nagrodę dla samochodów turystycznych, w I kategorji zanotować trzeba sensacyjne zwycięstwo marki Mathis. Wszystkie trzy samochody tej firmy ukończyły wyścig, podczas gdy maszyny innych fabryk uległy po drodze smutnym wypadkom.

W II kategorji dwa pierwsze miejsca zajęły samochody lyońskiej firmy Cottin Desgouttes. To zwycięstwo zostało entuzjastycznie przyjęte przez publiczność, złożoną w wielkiej części z mieszkańców Lyonu.

Peugeot, po zaciętej walce z Voisinem, zajął pierwsze miejsce w kategorji III, dalsze dwa miejsca pozostawiając przeciwnikowi.

Włosi dumni być mogą z tego, że w ich rękach spoczywa po raz drugi Wielka Nagroda Europy. Campari na samochodzie Alfa Romeo przybył pierwszy do celu w tym wyścigu, ścigany zawzięcie przez dwa Delage, które zadowolnić się musiały drugiem i trzeciem miejscem.

Oto rezultat całorocznej, wytężonej pracy konstruktorów i kilkogodzinnego wysiłku kierowców.



Rys. 178. Wielka Nagroda Europy. Campari na Alfa Romeo przejeżdża przez Givors. Na bokach widać publiczność której część urządziła sobie na czas zawodów Camping w namiotach.
Fot. Meurisse. Paryż.

Dnia 30 lipca, do startu wyścigu o Wielką Nagrodę dla motocykli i cyklecarów, zorganizowanego przez Zjednoczenie Motocyklistów Francji, zgłosili się następujący zawodnicy:

I. MOTOCYKLE:

Kategorja 175 cm³. 1. Levis—Davison. 2. Alcyon I—Clech. 3. Harlette I — Vulliamy. 4. Monet Goyon I — Janin. 6. Armor — Lemasson. 7. Alcyon II—Zind. 8. Harlette II — Parizet. 9. Monet Goyon II—Surdot. 10. Monet Goyon III — Hommaire.

Kategorja 250 cm³. 12. Meunier — Thomann.

Kategorja 350 cm³. 13. Zenith — Johnston. 15. Barr et Strond Omega— Kershaw. 17. Terrot — Le Vack. 18. Labor—Jolly. 19. Alcyon III—Marc 21. A. J. S. II—Longmann. 23. Terrot—Gaudet. 24. A.J.S. III—Hollowell. 26. A.J.S. IV—Crabtrer.

Kategorja 500 cm³. 27. Peugeot I — Pean. 28. Gnome Rhone I—Bernard. 29. Sunbeam—Francisquet. 30. Norton I—Hassal. 31. Indian I — Dixon. 32. Gnome Rhone II — Na Norton II—Bennet. 35. Indian II — Agnero. 36. Peuge Richard. 37. Peugeot IV—Grémaud.

II. CYKLECARY.

Kategorja 500 cm³. 1. Morgan I—Dhome. 2. Vi let. 3. Morgan II—Smeets.

Kategorja 750 cm³. 1. Sandford I — Sandford. 2. Sandford II—Arnould.

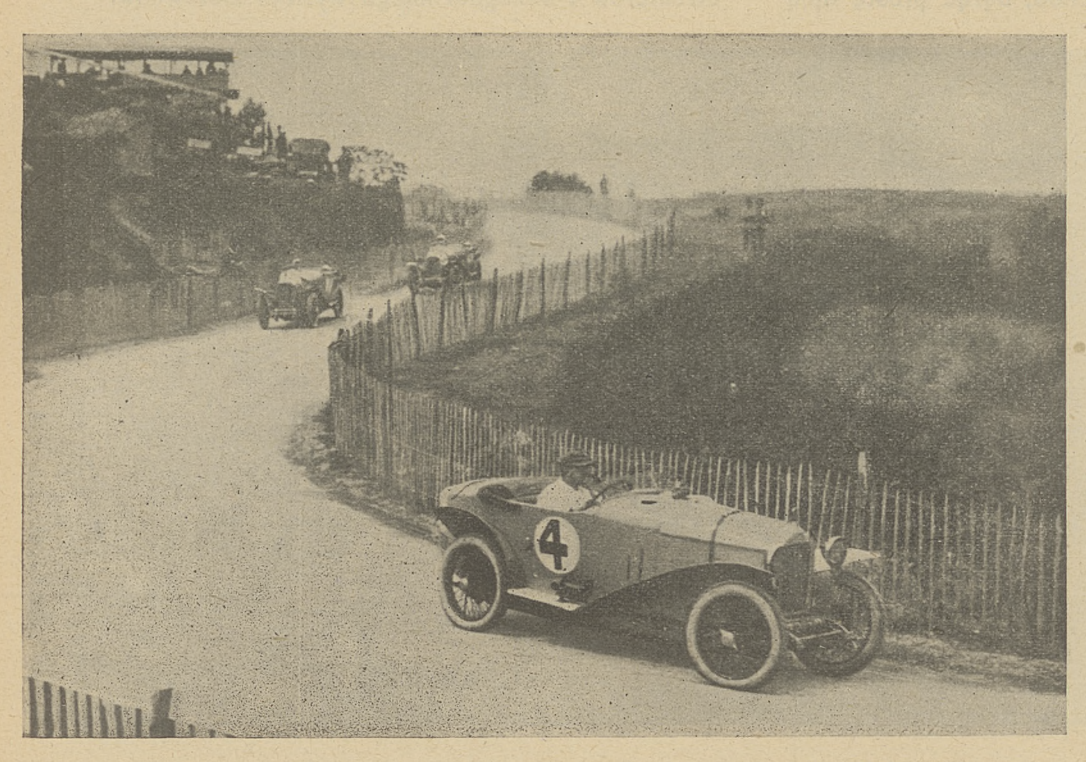
O godzinie 7 rano nastąpił start motocyklistów. Angielskie motocykle stanęły odrazu na czele biegu i w świetnej formie doprowadziły go do końca.

W drugiem okrężeniu wyścigu odpadają trzy maszyny, mianowicie w kategorji 500 cm³. Hassal, a w kat. 350 cm³. znany rekordzista Gaudet oraz Hollowell opuszczają swych współtowarzyszów firmowych. W trzeciem okrążeniu wycofują się Panzet w kat. 175 cm³. oraz Bernard w 500 cm³. W siódmem okrężeniu odpada Francisquet, w jedenastem Naas, w czternastem Pean, w piętnastem Agnero—wszyscy z kat. 500 cm³.

Zwycięstwo w głównej kategorji odnosi Bennet. Świetny ten jeździec już po raz trzeci wygrywa Wielką Nagrodę Francji.

Szczegółowe wyniki przedstawiają się następująco:

Kat. 500 cm³. 16 okr. 370.320 km. 1. Benet — Norton 3 : 54 : 17³/₅. 2. Dixon—Indian 3 : 59 : 28¹/₅. 3. Richard—Peugeot 4 : 11 : 17³/₅.



Rys. 179. Grand Prix de tourisme. Trzy zwycięskie "Mathisy" na krzywiźnie S.
Fot. Meurisse. Paryż.

Kat. 350cm³. 14 okr 324.030. km. 1. Longman—A.J.S. 3:43:43. 2. Le Vack—Terrot 3 : 49 : 24. 3. Crabtre—A.J.S. 3 : 55 : 31²/₅.

Kat. 250 cm³. 12 okr. 277,740 km. 1. Maeunnier—Thomann 3 : 56 : 30¹/₅.

Kat. 175 cm³. 10 okr. 231.450 km. 1. Surdot — Monet Goyon 3 : 14 : 25¹/₅. 2. Clech — Alcyon 3:20:12²/₅. 3. Davison—Levis 3 : 21 : 11.

Po skończonym biegu motocyklistów wystartowały cyklekary o godz. 12 i pół. Pięć maszyn wyruszyło i pięć doszło do końca tego niezbyt interesującego wyścigu. Jedynie w kat. 500 cm³. sensacją stało się zwycięstwo Violeta na małym, dwucylindrowym, dwutaktowym cyklekarze, który z łatwością pobił dwie trzykołówki znanej firmy Morgan.

Szczegółowe rezultaty:

Kat. 750 cm³. 15 okr. 347.175 km. 1. Sandford—Sandford 4 : 26 : 31²/₅. 2. Arnould—Sandford 5 : 2 : 15²/₅.

Kat. 500 cm³. 12 okr. 277.740. 1. Violet—Violet 3:48:11⁴/₅. 2. Dhôme—Morgan 4 : 11 : 45⁴/₅. 3. Smeets — Morgan 4 : 49 : 13.

W czwartek, 31 lipca odbyły się wyścigi cyklistów z prowadzeniem motorów, w których zwycięscą został Jan Brunier, prowadzony przez Lauthiera, przebywając 11 okr. toru (254,595 km.) w 7 : 42 : 26¹/₅.

Piątek, 1 sierpnia był dniem wypoczynku i ostatecznych przygotowań. Nazajutrz rozpoczął się wyścig o Wielką Nagrodę turyzmu.

Do startu zgłosili się:

I kategorja: 1. Voisin—Lefévre, 680 kg. 2. Senechal I—Senechal, 842 kg. 3. Aries I—Rigal, 610 kg. 4. Mathis I—Lahms, 664 kg. 5. Senechal II — Léonard 880 kg. 6. Aries II—Gabrjel, 636 kg. 7. Mathis II — Bocchi—672 kg. 8. Aries III — 657 kg. 9. Mathis III—de Brémod, 670 kg.

II kategorja: 11. Ansaldo—Buchetti, 1160 kg. 12. Voisin II—Morel, 1294 kg. 13. Aries IV—Duray, 1270 kg. 14. Cottin Desgouttes I — Lacharnay, 1284 kg. 15. Georges Irat I — Rost, 1355 kg. 16. La Buire I—Garnault, 1351 kg. 19. Aries V—Flohot, 1293 kg. 20. Cottin Desgouttes II—Delalande, 1282 kg, 21. Georges Irat II — Douarinou 1374 kg. 22. La Buire II—Szisz 1417 kg. 24. Aries VI—Laly. 1262 kg. 25. Cottin Desgouttes III—Colas, 1274 kg. 26. La Buire III—Desvaux, 1392 kg. 27. La Buire IV—Porporato, 1390 kg.

III kategorja: 31. Steyr—Rutzler, 1771 kg. 32. Voisin III—Rugier, 1508 kg. 33. Peugeot I—Boillot, 1627 kg. 37. Voisin IV—Piccioni, 1494 kg. 38. Peugeot II—Cabaillot, 1683 kg. 39. Voisin V—Gaudermen, 1516 kg. 40. Peugeot III—Dauvergne, 1652 kg.

Tegoroczny wyścig dla samochodów turystycznych składał się z dwóch części. Pierwsza część biegu odbyła się w nocy z 1 na 2 sierpnia i stanowiła ośmiogodzinny konkurs wytrzymałości. W tym konkursie oznaczona była minimalna szybkość dla każdej kategorji, a mianowicie dla I kat. 55 km/g., dla II—60 km/g. a dla III—70 km/g. Nie osiągnięcie tej szybkości, jak również wszelkie uszkodzenia mechenizmu samochodu oraz oświetlenia, karane były punktami karnemi.

Druga część wyścigu stanowiła normalną próbę szybkości, w której pierwsze startowały maszyny nie posiadające punktów z poprzedniego konkursu, po nich zaś dopiero samochody punktowane, uszeregowane w odpowiedniej kolejności.

W pierwszej kategorji konkurs wytrzymałości ukończyły wszystkie *trzy Mathisy* oraz Senechal prowadzony przez konstruktora Drugi Senechal najechał na płot okalający tor, reszta zaś maszyn nie doszła do końca z powodu braku benzyny. Z tegoż powodu wycofało się kilka maszyn i w innych kategorjach. Jednemu z Peugeotów złamała się rurka doprowadzająca benzynę ze zbiornika. Georges Irat Douarinona wycofał się z powodu popsucia oświetlenia.

Konkurs wytrzymałości dał następujące wyniki:

I. Kategorja: 4. Mathis—Lahms, 50 pk. 9. Mathis—de Brémond, 65 pk. 7. Mathis — Bocchi, 84 pk. 2. Senechal — Senechal.

II. Kategorja: 14. Cottin Desgouttes — Lacharnay, 0 pk. 20. Cottin Desgouttes—Delalande, 0 pk. 22. La Buire—Desvaux, 0 pk. 16. La Buire—Porporato, 0 pk 15. Georges Irat—Rost, 0 pk. 25 Cottin Desgouttes—Colas, 45 pk. 12. Voisin—Morel, 50 pk. 13. Aries — Duray, 50 pk. 11. Ansaldo—Bucnetti, 50 kp. 19. Aries—Flohot, 120 pk.

III. Kategorja: 31. Steyr—Rutzler, 0 pk. 33: Peugeot — Boiillot, 15 pk. 38. Peugeot — Cabaillot, 15 pk. 39. Voisin—Gaudermen, 75 pk. 37. Voisin—Piccioni, 200 pk.

Wszystkie samochody które ukończyły konkurs wytrzymałości, zostały dopuszczone do próby szybkości, za wyjątkiem Senechala. Ta maszyna, prowadzona

przez świetnego kierowcę, ukończyła z łatwością konkurs wytrzymałości, ale po tym biegu okazało się, że w drodze zgubiła ona jeden worek z piaskiem, służącym jako balast, i w tem sposób straciła na wadze około 11 kg. Według przepisów musiało to spowodować dyskwalifikację.

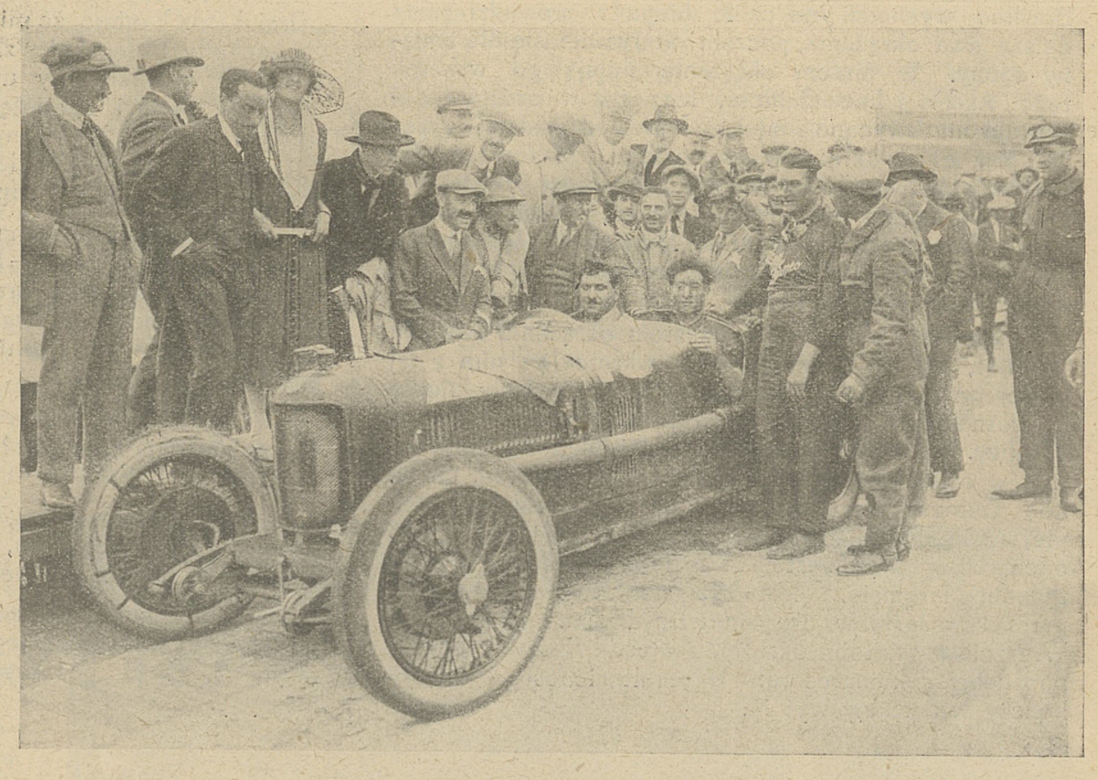
Próbę szybkości o godzinie 12 w południe otworzył Lacharnay, prowadzący samochód Cottin Desgouttes. Po nim startowali Rost, Desvaux, Delalande, Rutzler, Porporato, a za niemi maszyny punktowane, które prowadził Dauvergne (na samochodzie Caballlota) oraz Boillot. Morel opóźnił start o 13 m. 17 s. z powodu naprawy błotników.

Odrazu w pierwszem okrążeniu odpada ogólny faworyt, leader teamu Peugeotów, Andreé Boillot z powodu popsucia koła. Drugi Peugeot prowadzi zato bieg już od trzeciego okrążenia.

W tem okrążeniu zdarzył się niebezpieczny wypadek. Rutzler, który na swym Steyrze ukończył doskonale konkurs wytrzymałości i zaczął być groźnym konkurentem w III kategorji, niespodziewanie odpadł. Na jednym z zakrętów maszyna wywróciła się na kupę piasku, specjalnie dla ochrony zakrętu zwiezionego, i przygniotła kierowcę. Po podniesieniu samochodu, Rutzlera, z raną twarzy i ogólnie potłuczonego, przewieziono do szpitala.

W pierwszej kategorji wszystkie trzy Mathisy idą w grupie, z Lahmsem na czele, aż do końca wyścigu.

W głównej kategorji zacięta walka toczy się między jednym Peugeotem a dwoma Voisinami. Gaudermen, przy końcu piątego okrążenia, zdołał wydrzeć Dauvergne'owi pierwszeństwo, jednak nie na długo, już bowiem w następnem okrążeniu pęknięcie opony zmusza go do zatrzymania. W rezultacie wyścig do końca



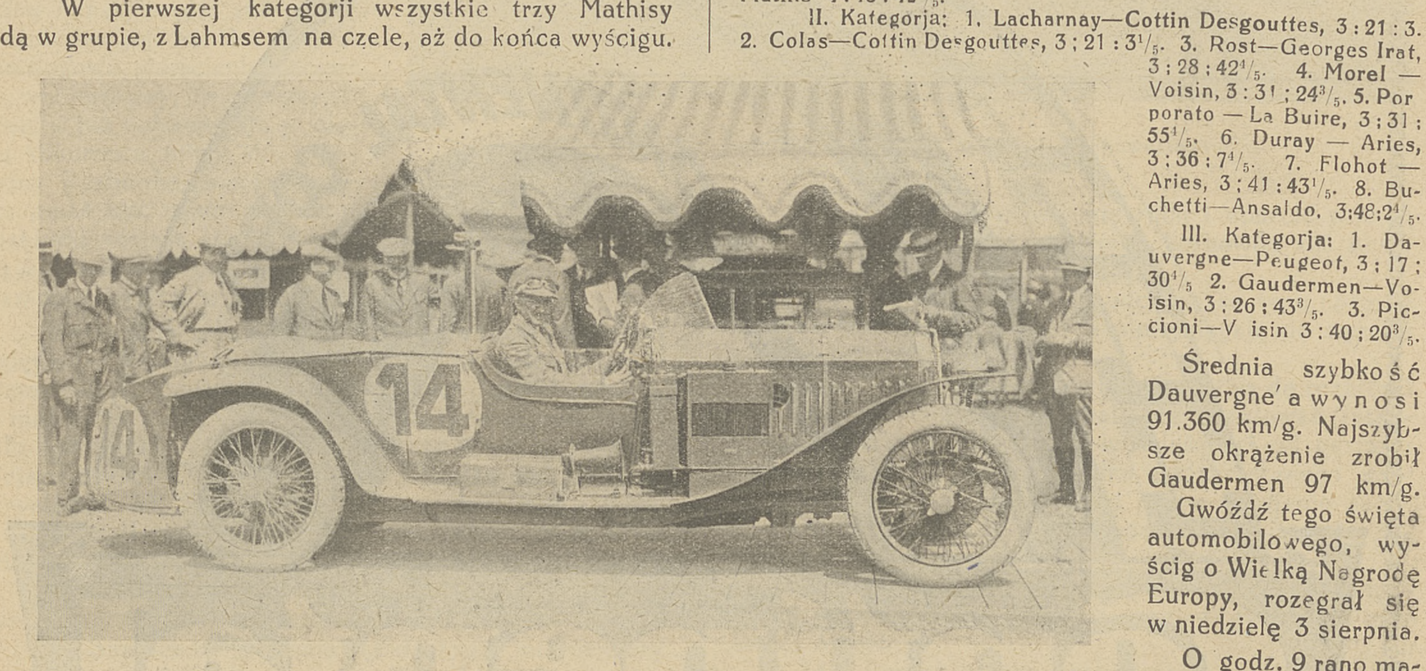
Rys. 180. Campari zwycięzca na Alfa Romeo przyjmuje gratulacje po zwycięstwie.
Fot. Meurisse. Paryż.

doprowadza Peugeot. Szczegółowe wyniki są następujące:

I. Kategorja: 1. Lahms — Mathis, 13 okr. 300.886 km, 3:57:13$^1/_5$. 2. de Brémond—Mathis, 4:1:43$^1/_5$. 3. Bocchi — Mathis 4:15:42$^3/_5$.

II. Kategorja: 1. Lacharnay—Cottin Desgouttes, 3:21:3. 2. Colas—Cottin Desgouttes, 3;21:3$^1/_5$. 3. Rost—Georges Irat, 3;28;42$^4/_5$. 4. Morel — Voisin, 3:31;24$^3/_5$. 5. Porporato — La Buire, 3;31;55$^4/_5$. 6. Duray — Aries, 3;36;7$^4/_5$. 7. Flohot — Aries, 3;41:43$^1/_5$. 8. Buchetti—Ansaldo, 3;48;2$^4/_5$.

III. Kategorja: 1. Dauvergne—Peugeot, 3;17;30$^4/_5$ 2. Gaudermen—Voisin, 3;26;43$^3/_5$. 3. Piccioni—Voisin 3:40;20$^3/_5$.



Rys. 181. Grand Prix Automobilklubu Francji.
Lacharnay na „Cottin Desgouttes" zwycięzca lekkich samochodów (II kategorja)
Fot. Meurisse. Paryż.

Średnia szybkość Dauvergne'a wynosi 91.360 km/g. Najszybsze okrążenie zrobił Gaudermen 97 km/g.

Gwóźdź tego święta automobilowego, wyścig o Wielką Nagrodę Europy, rozegrał się w niedzielę 3 sierpnia.

O godz. 9 rano maszyny, ustawione 100 metrów za trybunami, zostały puszczone w ruch przez dwuch motocyklistów. Seagrave, zeszłoroczny zwycięzca, w szybkiem tempie poprowadził wyścig. Pierwsze okrążenie kończy wszystkie dwadzieścia maszyn w następującej kolejności:

W kategorji drugiej, bieg cały czas prowadzi Lacharnay, mając w pobliżu towarzysza firmowego Colasa. W tej kategorji odpadają w szóstem okrążeniu Desvaux, na jednej z limuzin o kierowaniu wewnętrznem La Buire, oraz w jedenastem okrążeniu Delalande na trzecim samochodzie Cottin Desgouttes.

1. Seagrave—Sunbeam. 2. Ascari—Alfa Romeo. 3. Lee Guiness — Sunbeam. 4. Campari—Alfa Romeo. 5. Bordino—

Fiat. 6. Divo—Delage. 7. Wagner—Alfa Romeo. 8. Chassagne—Bugatti. 9. Frederich—Bugatti. 10. Resta—Sunbeam. 11 Pastore—Fiat. 12. Benoist—Delage. 13. Nazzaro—Fiat. 14. Zborowski—Miller. 15. Marchisio—Fiat. 16. Constantini—Bugatti. 17. Thomas—Delage. 18. Garnier—Bugatti. 19. de Vizcaya—Bugatti. 20. Goux—Schmid.

Seagrawe traci tempo w trzeciem okrążeniu. Bordino wychodzi na czoło biegu i prowadzi przez dalsze dwa okrążenia, poczem zatrzymuje się dla zmiany opony. W piątem okrążeniu mijają go wskutek tego Ascari i Lee Guincss, lecz już w szóstem odzyskuje on stracone miejsce prowadząc dalej przez 200 km. aż do okrążenia dwunastego. W tem okrążeniu na czoło wychodzi Ascari i prowadzi prawie nieprzerwanie przez dwadzieścia okrążeń, w zaciętej walce z Lee Guinessem i Camparim. Na trzy okrążenia przed końcem Campari i Divo mijają prowadzącego i Campari doprowadza bieg do końca.

Pierwszy odpada w dwunastem okrążeniu Pastore, rozbijąc się na palisadzie, a wkrótce po nim z tej samej przyczyny de Vizcaya. Zborowski wycofuje się w szesnastem okrążeniu z powodu popsucia się kierownicy. W siedemnastem okrążeniu odpada Constantini, w osiemnastem Bordino a w dwudziestem Goux. Lee Guiness wycofuje się w okrążeniu dwudziestem pierwszem, bo świeca wpada mu do cylindra. Nazzaro odchodzi w dwudziestem trzeciem okrążeniu, w następnem Marchisio. Resta i Garnier zostają zatrzymani przez komisarzy w okrążeniu trzydziestem pierwszem. Wreszcie w ostatnim okrążeniu odpada Ascari z powodu popsucia się kompresora. W rezultacie osiem maszyn kończy ten trudny wyścig:

1. Campari—Alfa Romeo, 7 ; 5 ; 33 $^{3}/_{5}$, 35 okr. 810.075 km.—114.208 km/g. 2. Divo—Delage, 7 ; 6 ; 40 $^{1}/_{5}$. 3. Benoist—Delage, 7 ; 19 ; 0 $^{1}/_{5}$. 4. Wagner—Alfa Romeo, 7 ; 25 ; 6 $^{4}/_{5}$. 5. Seagrave—Sunbeam 7 : 28 ; 56. 6. Thomas—Delage, 7 ; 37 ; 37 $^{2}/_{5}$ 7. Chassagne—Bugatti, 7 ; 46 : 26 $^{3}/_{5}$. 8. Frederich—Bugatti, 7 ; 51 : 45 $^{3}/_{5}$.

Włosi stali się po raz drugi zdobywcami Wielkiej Nagrody Europy. Francuzi cztwarty raz przegrali swe „Grand Prix”, mimo, że mieli wielkie szanse zwycięstwa. Samochody Delage nie zawiodły pokładanych w nich nadziei i wszyskie trzy ukończyły wyścig, jako jedyny zespół w całości zjawiający się u celu. Niemała to zasługa trzech ich świetnych kierowców. Alfa Romeo były jednak tak wspaniale przygotowane i tak dobrze prowadzone, że miały zapewnione zwycięstwo.

Najszybszą maszyną, która ustanowiła rekord okrążenia — 122 km/g. — był Sunbeam Seagrava. Zeszłoroczny zwycięzca pragnął wygrać ze wszystkich sił, jednak zmogła go walka nietylko z przeciwnikami ale i zwłasnemi świecami, które ciągle mu urządzały przykre niespodzianki,

Fiaty miały fatalny dzień — ani jedna z tych, piękne nadzieje rokujących maszyn, nie doszła do końca wyścigu.

Miller Zborowskiego z góry miał przeznaczoną-przegraną, jako maszyna, która... przegrała już niejeden wyścig i była mocno zużyta.

Goux jak zwykle miał pecha. Nieszczęśliwy kamień rozbił chłodnicę jego Schmida, uniemożliwiając firmie S. R. O. poszczycenie się zwycięstwem swej maszyny.



K. K.

Polski samochód „Polonja"

W dniu 1 czerwca 1924 r. został ukończony i wypróbowany I polski samochód zbudowany w kraju systemu inżyniera M. Karpowskiego.

Wyniki prób dały nadspodziewane rezultaty tak pod względem łatwej nieskomplikowanej konstrukcji, jak i łatwości obsługi.

Wszystkie niemal zalety nowoczesnego automobilizmu są uwzględnione w powyższym samochodzie, oraz został zastosowany cały szereg nowych ulepszeń konstrukcyjnych, tak, że jest to samochód zedawalniający wszelkie wymagania nowoczesnego automobilizmu a zarazem najprostszy w obsłudze i nie wymagający wykwalifikowanego szofera.

Jak wiadomo praktyka warsztatowa wskazuje, że jedną z największych bolączek automobilizmu jest utrudniona zamiana części w razie jakiegokolwiek nawet nieznacznego zepsucia się części mechanizmu. Dla usunięcia defektu konieczną jest rozbiórka czasem niemal całego silnika lub innego zespołu co pociąga za sobą jednej strony duży koszt remontu i nieprodukcyjną robotę z drugiej zaś strony dużą stratę czasu i niemożność korzystania z samochodu czasami po parę tygodni.

Poważna ta choroba automobilowa dla samochochodu „Polonja" nie istnieje, każda niemal część w tym samochodzie może być wyjęta i zamieniona zupełnie indywidualnie bez rozbiórki i demontowanie innych nieuszkodzonych części składowych auta w ciągu kilku minut, części zaś najpoważniejsze jak np. tłok, sworznie tłokowe, pierścienie, panewki, wał korbowy, tryby skrzynki biegów lub deferencjału w ciągu kilkunastu minut do 1 godziny. Rozbiórka i zamiana części może być uskuteczniona nawet w drodze. Łatwość rozbiórki została stwierdzona przez komisję wyznaczoną z ramienia Min. Spraw Wojsk. — Wydziału Wojsk Samochodowych w dniu 30.IV r. b.

Dnia 30.IV r. b. Komisja zarządała rozbiórki celem oględzin dyferencjału i skrzynki biegów, połączeń kardanowych i obejrzenia wewnętrznych części silnika. 2 monterów z jednym chłopcem do pomocy uskuteczniło kompletną rozbiórkę tych zespołów na najdrobniejsze części w ciągu 14 minut. Zmontowano zaś ponownie w 36 minut poczem samochód był czynny i uskutecznił próbną jazdę z Centr. Warsz. Sam. (Kamionek) do Obozu Szkolnego Wojsk Sam. (fort Wola).

Charakterystyczne dane samochodu „Polonja" konstrukcji inż. M. Karpowskiego są następujące:

1) Samochód „Polonja" (modelowy) ma rozmiary normalne, przyjęte dla samodów 6 osobowych typu turystycznego.

2. Silnik 6 cylindrowy 4 taktowy średnica cyl. 90 m/m. Skok tłoku 125, typ. blok I. HP. 45, podatkowych 16.

3. Silnik posiada 3 bezpieczniki od pęknięcia bloku w razie zamarznięcia wody w porze zimowej.

4. Maksymalna szybkość 90—100 km. na godz.

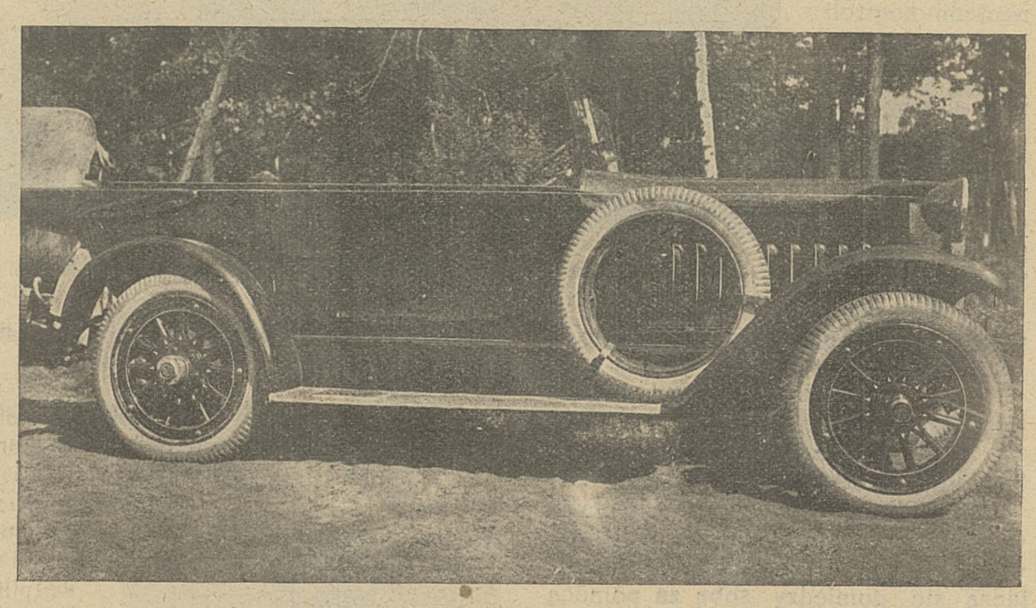
5. Silnik zawieszony w 9 punktach, posiada b. krótkie łapy. Umocowany na specjalnej ramie, co wyklucza pęknięcie kartery lub jego łap wrazie deformacji ramy podwozia.

6. Karter górny silnika posiada 3 otwory do kontrolowania wewnętrznego mechanizmu silnika i dokręcania zluzowanych śrub w razie potrzeby bez rozbiórki silnika.

7. Karter dolny podwójny o dużej pojemności oraz o stałym poziomie oliwy bez względu na ilość znajdującej się w nim oliwy.

8. Panewki na podkładkach stalowych dających możność łatwej naprawy wrazie wybicia się panewki, bez potrzeby wylewania na nowo.

9. Karter dolny zbudowany z blachy żarzonej celem umożliwienia łatwej naprawy wrazie uszkodzenia go przez nieostrożną jazdę o kamień lub inną przeszkodę (w razie zgięcia karteru, silnik może działać dalej bez obawy zepsucia).



Rys. 182. Samochód „Polonja" syst. inż Karpowskiego

10) Sworzeń tłokowy ma ruch i oparcie w 2-ch punktach na bronzowych tulejach, korbowód zaś obsadzony na sworzeń nieruchomo.

11) Tryby systemu rozrządczego są typu normalnego skośne pod kątem 45° i niewymagają do wyrobu specjalnych obrabiarek.

12. Pompa oliwna zewnętrzna łatwa do rozbiórki w dostępnym miejscu i pozwalająca regulować intensywność smarowania silnika w zależności od gęstości i gatunku oliwy, przez co unika się zbytecznego spalania oliwy i dymienia podczas jazdy. Oliwienie zapomocą rozbryzgiwania, pompa podtrzymuje stałość poziomu oliwy.

13. Wskaźnik do oliwy „przeciekowy" daje możność obserwowania działania pompy, gęstości i czystości oliwy.

14. Pompa wodna centryfugalna w miejscu łatwo dostępnem i b. łatwa do rozbiórki.

15. Chłodnica kątowa taśmowa o jednym szwie z tyłu celem łatwego i szybkiego remontu wrazie potrzeby.

16. Zamianę części uszkodzonych wewnątrz silnika można uskutecznić bez koniecznej potrzeby wyjmowania silnika z ramy i rozbiórki, lecz tylko zdjęcia dolnego karteru, ponieważ wszystkie niemal części

dają się wyjąć od spodu (bez rozbiórki innych i bez dużej straty czasu kilkanaście minut).

17. Dopływ paliwa pod własnem ciśnieniem bez jakichkolwiek specjalnych urządzeń. Wskaźnik zawartości paliwa w zbiorniku na przedniej desce daje możność obserwowania ilości paliwa i zużycia tegoż w czasie jazdy.

18. 2 karburatory systemu „Zenith" poziome ze specjalnym regulatorem dopływu powietrza oraz ekonomizatorem.

19. Zapłon wysokiego napięcia. Magneto tupu Bosch, panewki w miejscu łatwo dostępnem i bardzo wygodnem do kontroli i oczyszczania.

20. Oświetlenie elektryczne: dynamo, starter, akumulator w miejscach łatwo dostępnych i wygodnych dla kontroli i konserwacji

Rys. 183. Silnik "Polonja" systemu inż. Karpowskiego.

21. Wyłącznik uniwersalny na pełne światło, światło przyciemniane i na silnik.

22. Sprzęgło stożkowe typu normalnego — trwałe i nie skomplikowane.

23. Połączenie sprzęgła ze skrzynką biegów łatwe do rozbiórki i kontroli.

24. Skrzynka biegów 3 biegowa wprzód i 1 wtył, przekładnia kulisowa, wahliwa. Tryby pojedyńcze normalne, łączą się pomiędzy sobą za pomocą kłów bez jakichkolwiek klinów lub zatyczek. Wyjęcie lub zamiana trybów łatwa i bardzo szybka. (stwierdzono przez komisję — 1 człowiek 16 minut) bez potrzeby zdejmowania całej skrzynki.

25. Wał kardanowy nie skomplikowany i bardzo łatwy do rozbiórki.

26. Drążki reakcyjne (łapa) na ruch we wszystkie strony.

27. Dyferencjał o trybach stożkowych normalnych. Rozbiórka, regulacja, zamiana części, poprawki lub kontrola bardzo łatwa i szybka (parę minut) bez potrzeby rozbiórki tylnego mostu.

28. Karter tylnego mostu z grubej 6 m/m. blachy stalowej o stalowych rurach kołowych solidnej konstrukcji. Wszelkie ewentualne uszkodzenia — zgięcia od uderzenia przy nieostrożnej jeździe dają się łatwo naprawić.



Rys. 184. Inż. M. Karpowski—konstruktor samochodu „Polonja".

29. Półosie wyjmowane nieobciążone (demontaż 30 sekund).

30. 2 hamulce na tylne koła.

31. Koła drewniane solidne o obręczach zdejmowanych wymiar 880 x 120 x 135.

32. Oś przednia kuta i frezowana bardzo solidnej konstrukcji.

33. Zwrotnice pancerne specjalnego typu nadzwyczaj solidnej konstrukcji o oparciu w dwuch punktach.

34. Resory przednie półeliptyczne, tylne ³/₄ eliptyczne z amortyzatorami.

35. Kierownica z lewej strony.

36. Rama stalowa o bardzo solidnej konstrukcji.

37. Wybicie prawdziwa skóra.

38. Samochód typu torpedo o linjach nowoczesnych aut zagranicznych posiada urządzenie do nakładania górnej części nadwozia (transformable).

Powyższy samochód wzbudził żywe zainteresowanie się nie tylko wśród krajowych samochodziarzy lecz i wśród przedstawicieli firm zagranicznych, tak że niektóre z firm wyraziły gotowość nabycia patentu na powyższy samochód celem zastosowania tych ulepszeń na samochody firm reprezentowanych przez nich.

Nie wątpimy że o ile rozpocznie się w kraju budowa samochodów konstrukcji inż. Karpowskiego stanąę się one poważnym konkurentem zagranicznych tak pod względem konstrukcji jak i ceny.

Przy ogólnym zainteresowaniu polskiego kapitału oraz poparciu odpowiednich sfer rządowych w co wreszcie nie wątpimy, tak pożądana i ważna placówka, jak krajowa wytwórnia samochodów może twardo stanąć na polskim gruncie, a konstruktorzy polscy nie będą zmuszeni szukać zrealizowania swych mozolnych długoletnich trudów za marny grosz za granicą, automobilizm zaś polski nareszcie zostałby uwolniony od jarzma zagranicy, pieniądze zaś polskie wędrujące stale zagranicę na zakup samochodów i części zamiennych nareszcie by pozostały w kraju i niewątpliwie przyczyniłyby się dla rozwoju tak niezbędnego dla Rzplitej przemysłu automobilowego.

Serdecznie gratulujemy twórcy polskiego automobilu wytrwałemu pracownikowi inż. Karpowskiemu, który w tak trudnych i niekorzystnych warunkach doprowadził rozpoczęte przez niego od 2 lat dzieło do końca i naocznie dowiódł że jesteśmy w stanie produkować auta w kraju.

P.S. Wkrótce postaramy się zaznajomić naszych Czytel. z nowym nadzwyczaj oryginalnym nieznanym dotąd wynalazkiem inż. Karpowskiego, a mianowicie 4 takt. silnikiem samochodowym o sile 5 HP. typu BB, do 2—3 osobowych aut, nie posiadającym zaworów, szybrów, wału rozrządczego oraz trybów. Samochód ten ma kalkulować się o wiele taniej niż nowoczesne motocykle z wózkiem i absolutnie nie wymaga fachowej obsługi. Budowa tego auta jest w toku.

CZESŁAW ZAKRZEWSKI

Wyrób części samochodowych

Powszechnie utyskiwano u nas na brak samochodów i we wszystkich zainteresowanych pismach pisano na ten temat wiele. Nakoniec doczekaliśmy się realnego projektu fabryki i dzięki poparciu rządu w możliwie najkrótszym czasie fabryka taka powstanie. (p. Nr. 15 „Auta" z dn. 1.8 r. b.) Dla przedstawienia trudności związanych z urządzeniem takiej fabryki podaję poniżej wykaz obrabiarek i kolejności wedle jakiej obrabia się poszczególne części samochodu. Widać z tego, że na zorganizowanie i urządzenie samej fabryki potrzeba też dużo czasu i energji pomijając kwestję fachowego personelu o który u nas też nie będzie łatwo.

I. OBRÓBKA CYLINDRÓW

Nr.	CZYNNOŚĆ	OBRABIARKI
1.	Heblowanie spodu na karter.	Woodward & Powell Heblarka (zwyczajna) skok niemniej 3 bloki po 4 cylindry.
2.	Frezowanie dla połączenia rur (wierzchnich i bocznych).	Trój-wrzecionowa frezarka (Jedno wrzeciono pionowe 2 poziome) posuw stołu 3 bloki po 4 cylindry. Newton. Ingersoll.
3.	Wytoczenie cylindrów.	4 wrzecionowa pozioma wiertarka z wrzecionami do przesuwania. Stół obrotowy na 4 bloki cylindrów Holroyd Milurow. Anglja.
4.	Wiercenie gniazd na wentyle i korki, nacięcia gwintu dla korków.	Wiertarka pionowa do 2¾" otworów, wrzeciono typu pionowej frezarki. Stół o ruchu podwójnym (do góry i nadół) „Hoefer" „Barnes".
5.	Wiercenie otworów do umocowania cylindrów na karterze.	Wielo-wrzecionowa wiertarka do otworów nie wyżej 1" (stół ruchomy) National, Pratt & Whitney.
6.	Wiercenie otworów do przymocowania rur ssących i wylotowych.	Wiertarka promieniowa, dla dziur do 1" „Cincinati".
7.	Wiercenie otworów dla pokrywy komory wodnej.	Wielo-wrzecionowa wiertarka dla otworów do ¾" ze stołem ruchomym „National".
8.	Wiercenie otworów do korków (szlamików) i nacięcie gwintu.	Wiertarka promieniowa dla dziur 2" ze stołem ruchomym „Cincinuati".
9.	Ofrezowanie miejsca pod osadę wentylatora (wiatraka).	Pionowa lub pozioma frezarka (w zależności od formy bloku . Alfred Herbert Coventry — Anglja.
10.	Szlifowanie cylindrów.	Mimośrodowa szlifierka do cylindrów automobilowych. Heald 12" Ingersoll Nr. 60.
11.	Sprawdzenie wytrzymałości komory wodnej.	Prasa hydrauliczna ręczna ciśnienie 4—5 atmosfer.

II. KARTER SILNIKA.

Nr.	CZYNNOŚĆ	OBRABIARKI
1.	Frezowanie płaszczyzn karteru.	Pionowa frezarka do obróbki karteru i skrzynek biegowych „Herbert".
2.	Wiercenie otworów łączących różne części z karterem.	Wielo-wrzecionowa wiertarka do obróbki karterów i skrzynek biegowych (swider do ¾") National.
3.	Wiercenie otworów popychaczy.	Promieniowa wiertarka (świder do 2½") „Cincinati" „Herbert".
4.	Rozwiercenie otworów na panewkach wału karbowego i rozdzielczego.	Pozioma wiertarka do korków i skrzynek biegowych. (Alfred Herbert) Holroyd, Hoefer.
5.	Wiercenie małych otworów do armatury.	Promieniowa wiertarka do otworów 1½. Alfred Herbert.

III. WAŁ KORBOWY

Nr.	CZYNNOŚĆ	OBRABIARKI
1.	Centrowanie.	Centrówka dwu-wrzecionowa z imakiem do 3' I-no wrzecionowa na świder, II-u wrzecionowa na frez.
2.	Obtoczenie końców do dalszej obróbki.	Tokarnia wysokość centr. 9" długość 45". Le Blond. (Lodge & Shipley).
3.	Obróbka boków wału korbowego.	Szlifierka do szlifowania płaszczyzn z wrzecionem pionowym i posuw. stołu 30". „Norton" O.S.F.
4.	Obtoczenie zewnętrznej powierzchni wałów korbowych.	Do obróbki wałów korbowych otwór wrzeciona do 16". tokarnia wysokość centrów 9"—10" odległość centrów 45". Le Blond Lodge Shipley.

Nr.	CZYNNOŚĆ	OBRABIARKI
5.	Obróbka czopów korbowych.	Specjalna tokarnia do obróbki wałów korbowych z otworem wrzeciona 16″. „Gardner.
6.	Obróbka czopów głównych.	Tokarnia wysokość centrów 9″ odległość 45″. Le Blond, Lodge Shipley.
7.	Wiercenie otworów do smarowania czopów głównych.	Tokarnia wysokość centrów 8″ odległość 55″.
8.	Wiorcenie otworów do smarowania czopów korbowych.	Promieniowa wiertarka do otworów 1½″ „Cincinati“.
9.	Szlifowanie czopów głównych.	Szlifierka tokarnia wysokość centrów 9″—10″ odległość centrów 45″. Landis. Norton.
10.	Szlifowanie czopów korbowych.	Szlifierka do szyjek korbowych wysokość centrów 10″ odległość 45″. Landis, Norton Brown i Sharpe.

UWAGA: Odkucie wału korbowego.
1. Przygotowanie materjału pod parowym lub powietrznym (pneumatycznym) młotem.
2. Początkowe prasowanie wału korbowego w matrycy prasą hydrauliczną.
3. Ostateczne prasowanie wału korbowego w matrycach pod prasą 3 tonową Massey.
4. Obcięcie różnych wąsów po wyjęciu z matrycy (prasa mimośrodowa).

IV. TŁOKI

1.	Wytoczenie wewnątrz i zplanowanie boku.	Tokarnia, wysokość centrów w 8″—30″. „Davis”
2.	Zupełne obtoczenie tłoka.	Jedno-wrzecionowy automat do obróbki tłoków. Potter & Jonson.
3.	Wiercenie otworu w tłoku na sworznie.	Tokarnia z imakiem do czterech operacji 9″ x 30″ „Davis”.
4.	Wiercenie otworu do zamocowania sworznia.	Wiertarka do otworów 1½″, ze stołem ruchomym we wszystkich kierunkach. Alfred Herbert.
5.	Szlifowanie.	Uniwersalna szlifierka do obróbki przedmiotów 10″. średnicy. Landis, Norton.
6.	Osiągnięcie wagi właściwej.	Ta sama tokarnia co i dla I-ej operacji.

V. SWORZEŃ TŁOKOWY.

1.	Obtoczenie z prętu.	4 wrzecionowy automat 1¼ Gridley, albo jedno-wrzecionowy automat „Herberta“.
2.	Frezowanie kanału w sworzniu.	Frezarka z ręcznym posuwem, posuw stołu 15″ x 4″.
3.	Szlifowanie.	Tokarnia szlifierka odległość pomiędzy ostrzami 30″ wysokość ostrzy 5″. Landis, Brown Sharp Norton.

VI. ŁĄCZNIKI TŁOKOWE (KORBOWODY*)

1.	Frezowanie boków głowic korbowodów jednocześnie z dwuch stron.	1-szy sposób: pionowa frezarka 2 wrzecionowa, stół obrotowy fabr. Becker. 2-gi sposób: szlifierka do płaszczyzn z wrzecionem pionowem, posuw. stołu 30 — 40. Norton O. S. F.
2.	Wiercenie otworów w stopach korbowodu.	2 wrzecionowa wiertarka do otworów 1½″. Jedno wrzeciono na świder, drugie na rozwiertak.
3.	Wiercenie w głowicach karbowodu.	4 wrzecionowa pozioma tokarnia do obróbki korb. automobilowych fab. Hoefer.
4.	Frezowanie miejsc pod główki śrub i nakrętek.	Pozioma frezarka, posuw. stołu 30″ x 10″ Herbert. Milwakee.
5.	Wiercenie otworów na śruby w głowicy.	Wiertarka promieniowa do dziur 1½″ „Cincinati“.
6.	Przecięcie główki na dwie części.	Pozioma frezarka posuw. stołu 35″ x 10″ „Herbert“ Milwakee.
7.	Szlifowanie kamieniem szmerglowym dla otrzymania właściwej wagi.	Szlifierka do szlif. na sucho. Jeden koniec 20″, drugi 12″. „Norton”, Alfred Herbet.

*) Są dwa sposoby obróbki korbowodów.
1. Wierci się otwór, w odkutym korbowodzie, następnie przecina się główkę na połowę, skręca się śrubami i roztacza na miarę właściwą.
2. Prasuje się lub odkuwa korbowód z dwóch części, następnie hebluje powierzchnie głowicy na miejscach złożenia, następnie wierci się otwór na śruby do skręcania i wreszcie roztacza się otwór na miarę.

VII. KOŁA ZĘB. SKRZYNKI PRZEKŁADNIOWEJ

Nr.	CZYNNOŚĆ	OBRABIAKI
1.	Śrutowanie.	Automat-tokarnia. Potter Jonson „Herbert“.
2.	Obtoczenie na czysto.	Tokarnia wysokość ostrzy 9″ dług 40″ „Dawis“.
3.	Ośrótować zęby.	Uniweralna frezarka do 16″ „Cincinati“.
4.	Wykończenie zębów dłutowaniem.	Specjalna dłutownica do kół zęb. na średnicę. 16″ Fellows Gear & Com.
5.	Zaokrąglenie zębów od strony łączenia.	Specjalna maszyna do zaokrąglenia zębów średnica koła 12″.
6.	Wycięcie kanałów.	Automat do wycinania kanałów (prasa śrubowa pozioma).
7.	Szlifowanie płaszczyzn łączących.	Szlifierka do wewnętrznego szlifowania do 12″. „Landis”, „Norton“, „Herbert”.

1. UWAGA: Wszystkie koła zęb. do 3" średnicy mogą być obrobione z prętu na automacie. Wrzeciono automatu winno być z otworem wyżej 3" (Cleveland, „Herbert“). Przy takiej obróbce kasuje się robociznę kowalską, tym sposobem otrzymujemy znaczną ekonomję.

2. UWAGA: Kucie lub prasowanie kół zęb. Kucie pod młotem powietrznym. Prasowanie kół zębatych w matrycach młotem bezwładnie spadającym fab. Massey lub Davis. Po odprasowaniu koł. zęb. koniecznie należy odwęglić je (zglijować).

VIII. KOŁA ZĘBATE STOŻKOWE

Nr.	CZYNNOŚĆ	OBRABIAKI
1.	Śrutowanie.	Automat-tokarnia do obróbki części 16″. Potter Jonson, Herbert i Smith Cowentry.
2.	Obtoczenie na czysto.	Automat-tokarnia do kół stoż. do 16″. „Herbert”.
3.	Śrutowanie zębów.	Frezarka do kół stożkowych Gould & Eberchardt.
4.	Obróbka zębów na czysto (heblowanie).	Frezarka do kół stożkowych do 16″ średnicy Gleason, Parkinson.
5.	Wiercenie otworów w talerzowych kołach zębatych.	Wielo-wrzecionowa wiertarka do otworów $^3/_4$″. „National”
6.	W kołach stożkowych (półosiowych) wycięcie kanałów.	Automat do wycinania kanałów (prasa pozioma śrubowa) Lapointe Mach. C.
7.	Szlifowanie płaszczyzn łączących.	Uniwersalna szlifierka do części 16″ średnicy. Landis, Norton, Pratt & Whitney.

UWAGA: Wszystkie części wychodzące z hartowni (cementowni) należy oczyścić prądem piasku z aparatu „Herberta“.

IX. OBROBKA CZĘŚCI Z PRĘTÓW

Automaty Gridley 4 wrzecionowe

Można na powyższych automatach obrabiać następujące części:

1) Sworznie i śruby.

2) Sworznie resorowe, smarownice automobilowe i pochwy resorowe.

3) Części do popychaczy i oprawki wałkowe, wałki do nich, kołki i nakrętki.

4) Łącznik łączący magneto z pompą wodną.

5) Sworznie tłokowe i osady korbowe.

6) Zawory i korki nad zaworami, podkładki zamykające sprężyny.

7) Pochwy i sworznie do drążków kierowniczych.

8) Pochwy i sworznie łączące drążki hamulcowe.

9) Drobne sworznie i pochwy dla amortyzatorów.

10) Sworznie łączące dźwignię sprzęgła i dźwignię zmiany szybkości.

Powyższe części mogą być wykonane na drugich automatach a mianowicie: Cleveland, Braun-Sharp.

Na jedno-wrzecionowych automatach mogą być wykonane również te same części, lecz nie z taką produkcyjnością (Herbert, Braun-Sharp, Cleveland).

Jedno-wrzecionowe automaty stosować należy do obróbki krótkich części (firmy: Jonson, Herbert, Smith & Coventry).

1) Koła zębate skrzynki szybkości i rozdziału w silniku.

2) Tłoki.

3) Części łączące silnik ze skrzynką biegową.

4) Koła zęb. stożkowe tylnej osi i bęben dyferencjału.

5) Niektóre części do hamulców.

6) Piasty kół.

MAŁE AUTOMATY JEDNO-WRZECIONOWE

1) Różne nakrętki, sworznie, śruby do silnika i podkładki.

Prosimy bardzo wszystkich naszych przyjaciół o łaskawe podawanie adresów osób którym należałoby posłać N-ra okazowe naszego pisma.

MARJAN KRYNICKI

Nowoczesne Karoserje

I.

Gdy przy końcu ubiegłego stulecia samochody biorące udział w pierwszym na świecie wyścigu przebiegały drogę z Paryża do Marsylji, poczciwi kmiotkowie francuscy mdleli zapewnie z przerażenia, widząc jak powozy bez koni i dyszli ze strasznym łoskotem same leciały po szosie. Niejeden zapewnie wspomniał o siłach nieczystych, niejeden przeżegnał się od uroku...

Znamy dobrze z dawnych wspomnień i ze starych fotografji owe dziwaczne kształty pierwszych wozów mechanicznych i rzeczywiście znajdujemy w nich tak wiele podobieństwa do wozów konnych, że na pierwszy rzut oka trudno jest je rozróżnić. Wynalazczość człowieka poszła po linji najmniejszego oporu, nadając pierwotnemu samochodowi już istniejącą formę zewnętrzną.

Dopiero po ustanowieniu zasadniczego układu części mechanizmu podwozia, kształtować się poczyna dzisiejsza forma karoserji samochodowej, idąc drogą stopniowego rozwoju wraz z postępem automobilizmu.

Poza postępem w budowie podwozia, na rozwój karoserji wpływa ogromnie wiecznie zmienna moda. Moda udoskonala wciąż karoserje, tak jak i ubiór ludzki, dążąc do idealnej harmonji linji i wdzięku całości. I jak razić nas dziś będzie ubiór z przed piętnastu laty, tak jest rażącą i karoserja z tego czasu.

Piękność dzisiejszej karoserji polega na zrównaniu jej poziomu z poziomem maski silnika i na zastosowaniu prostych linji bez ostrych załamań i krzywizn. Równy poziom maski i karoserji to rzecz wcale nie spotykana przed wojną. Karoserje przedwojenne (typu otwartego) przedstawiają w miejscu złączenia z maską kształt pochylonej i rozciągniętej litery S, tak niemiły dla oka człowieka powojennego.

Liczbowo da się to przedstawić jak następuje: przedwojenna karoserja zamknięta (limuzyna) posiadała, licząc od ramy, wysokość około półtora metra zaś maska starego samochodu wznosiła sią najwyżej na pół metra. Wysokość powojennej limuzyny nie przewyższa 130 cm. natomiast maska wznosi się często powyżej 70 cm.

Widzimy więc z tego, że powojenne karoserje*), a szczególnie karoserje zamknięte, znacznie są niższe od przedwojennych, natomiast maska jest bardzo wzniesiona. Na podwyższenie maski wpłynął bezwątpienia nowoczesny, wysoki silnik z zaworami w głowicy.

Harmonijne połączenie linji samochodu zostało powszechnie przyjęte i dziś nawet samochody o nizkich silnikach muszą mieć równy poziom maski z karoserją, gdyż w przeciwnym razie nie uzyskałyby uznania publiczności.

Prostota linji nie zaburzonych żadnemi załamaniami dopełnia estetycznego wyglądu nowoczesnej karoserji.

II.

Wystarczy przejść się po ruchliwej dzielnicy miasta, aby na przejeżdżających samochodach zauważyć olbrzymią rozmaitość karoserji. Nasuwa się mimowoli pytanie jak wiele musi być przyczyn, które tą nieskończoną rozmaitość wywołały. Przyczyna jest tu rzeczywiście niejedna. Pierwszą będzie bezwątpienia zastosowanie samochodu, dalszemi względy fabrykacji, eksportu, względy geograficzne i klimatyczne. Wielki także wpływ na różnice między karoserjami mają charaktery i upodobania poszczególnych narodów.

*) Rysunki typowych karoserji podamy w następnym N-rze „Auta".

Zastosowanie samochodu stwarza główną różnicę między karoserjami osobowemi, dzieląc je na dwie olbrzymie grupy karoserji otwartych i zamkniętych. Te dzielą się dalej według zastosowania na sportowe, wyścigowe, turystyczne, miejskie etc.

Względy fabrykacji stwarzają podział na karoserje luksusowe i seryjne. Te ostatnie są budowane przez każdą fabrykę samochodów dla swych podwozi seryjnych i jako takie nie oznaczają się zbytnim komfortem ale zato wygodą i przystępną ceną. Karoserje luksusowe są przeważnie budowane przez specjalizujące się w ich fabrykacji firmy, ale wspaniały ich wygląd i wygodę trzeba okupywać wielkiemi sumami pieniędzy.

Pod względem budowy rozróżniamy karoserje konstrukcji drewnianej, metalowej lub mieszanej. Karoserje całkowicie metalowe są dziś jeszcze rzadkością, natomiast konstrukcje mieszane wypierają coraz bardziej karoserje drewniane, ze względu na to, że, szczególniej przy zastosowaniu metali lekkich, posiadają one daleko mniejszą wagę. Wielkim plusem konstrukcji metalowych i mieszanych jest również łatwość ich fabrykacji, gdyż metal znacznie jest lepiej obrabiać i spawać aniżeli drzewo. Karoserje konstrukcji mieszanej składają się ze szkieletu metalowego, na którym montuje się drewniane pokrycie. Włoska firma Lancia swe podwozie typu Lambda buduje nawet odrazu z takim metalowym szkieletem dla nadwozia.

Względy geograficzne, klimatyczne i eksportowe łączą się ze sobą, dlatego też nie będę omawiał ich oddzielnie. Firmy, które eksportują samochody liczyć się muszą z warunkami geograficznemi i klimatycznemi krajów, do których wwożą swe wyroby. Dzięki temu Stany Zjednoczone, zaopatrujące swemi samochodami cały prawie kontynent Ameryki oraz wiele kolonji, stworzyły kolonialny typ karoserji. Anglja, mająca w swem państwie, gdzie nigdy nie zachodzi słońce, wszystkie klimaty świata, a na ojczystych wyspach europejskich klimat morski, wilgotny i mglisty, stworzyła karoserję przemienną (all weather), nadającą się na każdą pogodę.

Charakter i upodobania poszczególnych narodów także znajdują swe odzwierciedlenie w zewnętrznym wyglądzie samochodów i przyczyniają się do większej rozmaitości koroserji. Anglik, zawsze z pewną pogardą spoglądający na kontynent Europy, nie przyjął jeszcze w zupełności nowoczesnych form karoserji. Samochód amerykański swą zewnętrzną postacią mówi nam odrazu o szalonem tempie życia i fabrykacji w swej ojczyźnie. Charakter germański uwidocznił się w ostrych linjach i szpiczastej chłodnicy samochodu niemieckiego.

Wszystkie te względy razem wzięte stworzyły kilka odrębnych „stylów" karoseryj. Jeden z nich jest charakterystycznym dla Ameryki, trzy inne walczą o pierwszeństwo w Europie.

Styl amerykański charakteryzuje się bezwzględną prostotą linji, które razem jednak tworzą elegancką a nawet wytworną całość. Na karoserji amerykańskiej położył swe piętno szalony rozmach życia businnesu; jej prostota jest wywołana systemem masowej produkcji, jej zaś elegancja wymaganiami kulturalnego człowieka, które swe zmęczone pracą oczy pragnie nasycić wytwornością i pięknością kształtów wszystkiego co go otacza.

W Europie przodującym jest bezwątpienia styl francuski, który rozprzestrzenia swe wpływy na wiele państw sąsiednich jak Belgję, Włochy, Hiszpanję i Szwajcarję. Jest on niezmiernie żywotnym i zmiennym, obfituje też częstokroć w najdziwaczniejsze pomysły konstrukcyjne, które jednak zawsze przodują wykwintną elegancją kształtów.

Anglicy budują dwa rodzaje karoserji. Pierwszy rodzaj obejmuje karoserje przeznaczone na duże i silne podwozia, które posiadają jeszcze starodawne kształty o niskich maskach, niewiele zmienione nowemi wpływami. Drugi rodzaj karoserji jest przeznaczony na słabsze podwozia i posiada kształty zupełnie nowoczesne. Styl angielski odznacza się miękkością i okrągłością linji łagodnie się ze sobą zlewających.

Zupełne przeciwieństwo do stylu angielskiego stanowi styl niemiecki, który charakteryzuje się ostremi linjami karoserji. Styl ten nie znalazł naogół uznania na świecie, tak, że nawet samochody eksportowane z Niemiec miały po większej części karoserje innego stylu. Styl niemiecki wywarł swój wpływ, zresztą krótkotrwały, tylko na karoserje austrjackie i czeskie. W chwili obecnej jest to styl zamierający. Nowoczesne karoserje neimieckie przyjmują już kształty wzorowane na karoserjach zagranicznych a głównie francuskich.

(d. c. n.).

S. S.

PIOSNKA SZOFERSKA

(na natę „Jak to na wojence ładnie")

Jak to na gościńcu ładnie... (bis)
Kiedy auto w dziurę wpadnie
Kiedy auto w dziurę wpadnie...

Szoferzy go nie żałują... (bis)
Tylko silnik mu mordują
Tylko silnik mu mordują...

Gumy piszczą, tryby jęczą... (bis)
A szoferzy się nie zmęczą
A szoferzy się nie zmęczą...

Tylko dalej wciąż majstrują... (bis)
Aż zupełnie go zepsują
Aż zupełnie go zepsują...

Drugie auto je wyciąga... (bis)
A sierżant-szef im urąga
A sierżant-szef im urąga...

Jak jechaliście Wy ciury! (bis)
Żeście wpadli do tej dziury
Żeście wpadli do tej dziury...

Porucznik do paki wsadzi... (bis)
Żadna prośba nie poradzi
Żadna prośba nie poradzi...

Auto do naprawy jedzie... (bis)
A kierowca siedzi w biedzie
A kierowca siedzi w biedzie...

Bo dodatku mu nie płacą... (bis)
Gdy nie jeździ — niema za co
Gdy nie jeździ — niema za co...

Posterunki odprawuje... (bis)
Aż się auto zreperuje
Aż się auto zreperuje...

Tak to szofer się morduje... (bis)
Jak we wojsku odsługuje
Jak we wojsku odsługuje...

Do artykułu:

WAŁ KORBOWY NA ŁOŻYSKACH WAŁKOWYCH

W artykule tym umieszczonym w N-rze 15 „Auta" na str. 228 wkradła się przy łamaniu wierszy następująca pomyłka:

II kolumna wiersz 24 od góry opuszczono kilka słów a mianowicie zdanie powinno wyglądać następująco:

Chcąc poznać konstrukcję D-ra Hirtha porównać wygląd złożonego wału z częściami składowemi i zauważy się natychmiast, że sposób złożenia wału *jest zupełną nowością. Część wału* i czopy, tudzież ramiona korbowe zaopatrzono zazębieniem o kącie szczytowym 180°, tworząc tzw, koła zębate.

ŁOŻYSKA KULKOWE i ROLKOWE

normalne i skośne, 1 i 2-rzędowe,
stałe i wahliwe





KULKI STALOWE luzem i w oprawkach
KOŁA SAMOCHODOWE „RAF"



KAROL KUSKE

Warszawa, Nowogrodzka 12, tel. 63-61

Depesze: „KARKUS". ISTNIEJE OD 1909 R.

STANISŁAW SZYDELSKI

Wyścigowa jazda na wyścigi

(Warszawa — Poznań 16 maja 1924 r.)

Radosna nowina—P. Szef Wydziału Wojsk samochodowych pozwolił nam dwom; ppor. Rybińkiemu i mnie na udział w wyścigach poznańskich urządzanych przez Automobilklub Polski na motocyklach Harley-Dawidson, nowiutkich prosto z igły. Zabieraliśmy się gorączkowo do przygotowania tych ślicznych maszynek gdyż czasu zostało tylko dni kilka. Po odebraniu motocykli ze składów zaczyna się trening na wilanowskiej szosie. Jeździmy codzień po zajęciach służbowych na tę szosę czyniąc cały teren niepewnym dzięki osiąganym szybkościom, a nawet dostajemy brawa od przejeżdżających samochodów, które mijamy „jak zając ślimaka".

Byliśmy przygotowani na jazdę do Poznania koleją więc bardzo radosną, była dla nas nowina, iż dla treningu wolno nam pojechać do Poznania szosą, a dopiero z Poznania musimy wracać pociągiem. Ponieważ na wyścigi wybierało się jeszcze kilku Harleyowców więc za inicjatywą p. Andrzejewskiego oznaczyliśmy termin wyjazdu na dzień 16 maja, zbiórka punktualnie o godz. 6 rano pod hotelem Bristol.



WYJAZD z WARSZAWY. 1. Ppor. Rybiński, 2. p. Kosiński, 3. kpt. Szydelski, 4. p. Andrzejewski

15-go do godz. 10-tej wieczorem poraliśmy się z ppor. Rybińskim przy motocyklach potem po nastawieniu budzika na godz. 4-tą idziemy spać. Rano jeszcze parę ruchów kluczem francuskim i nie francuskim i jazda pod Bristol Pod Bristolem punktualnie o godz. 6,15 ani żywej duszy prócz nas! Za jakieś pół godziny zjawia się p. Andrzejewski ze swoją maszyną za nim nadjeżdża p. Kosiński z bratem p. Andrzejewskiego, a na końcu p. Żebrowski *dorożką!* Okazuje się, że p. Żebrowski musi jeszcze „coś tam" wyregulować w silniku. Uprzejmy p. Majcherski robi znienacka parę zdjęć fotograficznych a parę uprzedzając, z których jedno jest w Aucie razem z niniejszem wspomnieniem i jedziemy prawie o 8-mej na Elektoralną po p. Żebrowskiego. Po jeszcze jakiejś półgodzince następuje wreszcie wyjazd. Ja prowadzę cały korowód, na końcu jedzie ppor. Rybiński—wojsko więc na przodzie i z tyłu a w środku „cywile".

Wyjeżdżamy za miasto przez rogatkę Wolską. Droga zaczyna być fatalna. Żałuję nieledwo, że jadę motocyklem, a nie koleją do tego Poznania. Rzeczywiście szosa niżej wszelkiej krytyki. Zajmuję na motocyklu najfantastyczniejsze pozycje jadąc jak najwolniej — dopiero za Sochaczewem kończy się ta męka i droga zaczyna być wspaniała. Teraz nareszcie czuję rozkosz jazdy motocyklem i śmieję się w duchu z moich poprzednich czarnych myśli na odcinku Warszawa-Sochaczew. W Łowiczu mały postój — zbieramy się wszyscy razem i po zjedzeniu kilku pomarańczy ofiarowanych przez p. Żebrowską jedziemy dalej. W Kutnie czekam 20 minut na resztę towarzystwa — przez ten czas zbieram informacje co do miejscowych restauracji tak, że mogę już skierować przybyłych w ustalonym kierunku. Po umyciu się z Sochaczewskich kurzów przystępujemy do małego posiłku przy którym alkohol zostaje wyklęty przez większość uczestników.

Po godzinie jazda dalej. Dzień prześliczny, ale gorąco wskutek czego korzystamy po drodze z każdej knajpy by się tylko czegoś napić i ugasić pragnienie. W Kole czekamy razem z p. Kosińskim dłuższy czas na resztę — więc jadę naprzód do Strzałkowa sam by wstąpić jeszcze w bok 3 km. do znajomych. Znajomych nie zastaję więc wracam do Strzałkowa i po chwili widzę nadjeżdżającego ppor. Rybińskiego z p. Zebrowską! Okazuje się, że pierwszy postój spowodował ppor. Rybiński gdyż pękła mu tylna kiszka, a drugi wypadek p. Żebrowskiego. Podczas szybkiej jazdy przejechała mu fura drogę wskutek czego zarzuciło Go na kupę kamieni, a potem na słup telegraficzny tak, że p. Żebrowski i żona jego wylecieli na kilka metrów z motocykla. Pasażerom nic się nie stało, ale motocykl mocno poszwankowany. P. Żebrowski został więc z motocyklem by go nadać na kolej zaś p. Żebrowska jedzie dalej z ppor. Rybińskim. Podczas tych opowiadań nadjeżdża p. Andrzejewski i p. Kosiński, ten pierwszy też nieco przestraszony gdyż o mało nie zabrał ze sobą rogu jakiegoś domu w poprzednim miasteczku. Dalsza jazda już bez przeszkód, aż do Poznania. Lokujemy się w Continentalu a motocykle oddajemy pod opiekę w poznańskim dywizjonie wojsk samochodowych. Na przejazd z Warszawy do Poznania spotrzebowaliśmy 6 godzin i 12 minut jadąc bez wielkiego wysiłku—tylko na etapie Strzałkowo—Poznań daliśmy rzeczywiście dobrze „gazu".

Dalsze losy naszej eskapady znane są już Czytelnikom „Auta" ze sprawozdania z wyścigów*). P. Żebrowski zdołał przez dzień następny naprawić swego Harleya tak, że stanęliśmy w komplecie do wyścigów. Jednak nie bardzo nam się poszczęściło. Jednemu z naszej czwórki zabrakło benzyny podczas wyścigu, drugi musiał się wycofać gdyż żona mu zemdlała, trzeciemu rozregulował się popychacz zaworu, czwarty tylko obronił nasz honor zdobywając srebrny puhar i nagrodę M. S. Wojsk.

Mimo tych niepowodzeń napewno każdy z nas długo będzie wspominał miło tą wspólną wycieczkę do Poznania i razem tam przebyte sportowe emocje.

*) Nr. 11 „Auta".

Sen o egzaminie szoferskim

O, Wy, którzy dostojny żywot sportowy prowadzicie we wnętrzach pięknych „Sunbeamów“ i Wy, którzy niezmordowanie „robicie ruch“ na różnych rejdach i wyścigach, Wy, wielcy postacią, a mali interesami i Wy, maleńcy postacią, a ruchliwi i zasłużeni w „Polskim Fiacie“, Ty, szanowny i niezmordowanie mimo ożenku prowadzący nasze „Auto“, Redaktorze, słowem Wy wszyscy, którzy nie znacie mąk, przez które przechodzi marny szoferzyna przy wyrabianiu prawa jazdy— posłuchajcie!

Zacznę od początku. Piszę podanie, starannie oklejając je znaczkami stemplowymi; zdobywam wyciąg (słowo „wyciąg“ pochodzi zapewnie od czasownika „ciągnąć“, bo tak to czynić trzeba, rządca by dał upragmiony ów dokument); szukam dowodu że się wogóle urodziłem—„metryką“ zwanego i wkońcu, opłaciwszy należny haracz lekarzowi „składam“ papiery w Urzędzie Ruchu Kołowego,

Mam szczęście. Zaledwie po dwuch tygodniach mam zaszczyt stanąć przed stołem komisyjnym... Z trwogą w sercu, a duszą na ramieniu—czekam.

Ciszę przerywa głos kapitana Fordowolskiego, który, jak bomba, pyta:

— Ile Ford ma satelitów? O! oj! to trochę trudno. Myślę, kombinuję i w końcu trafiam:

— Trzy w skrzynce biegów, trzy w dyferencjale i trzy w kierownicy—rezem dziewięć, panie kapitanie,

— Dobrze, a co pan zrobi, gdy pan chce podjechać na lewą stronę ulicy, zostawić maszynę i iść z damą do kina?

— A, no! Podjeżdżam, liczę mój kapitał, czy wystarczy, potem szukam tej damy i proponuję jej kino!

— A co z maszyną?

— O, moja maszyna jest bardzo inteligentna — sama nie ucieknie, gdy mnie niema, to ona albo poczeka albo ją kto skradnie! Ale o kradzież, to się nie boję, bo to taki samochód, jak ten „Laurin & Klement“ studentów politechników, pan wie, taki zielony — z drzewa, sznurka i drutu; oni już chcieli dopłacić, żeby im go kto ukradł, ale każdy złodziej odwraca się od niego tyłem.

— No tak, panie — brzmi groźny i zniecierpliwiony sygnał pana kapitana, — ale czy panu wolno przejechać na lewą stronę ulicy?

— Ha! Jeżeli pan Łępkiewicz, co to wyjeżdza dziesięcio-konnym Mathisem w Aleje, a wraca dwukonnym (bo go ciągnie para koni) może kurzyć podczas odprowadzenia Tańskiego do Paryża tak, że pan kapitan Fordowolski nie mógł swobodnie patrzeć w piękne oczy uroczej sąsiadki, to czemu ja, spokojny szofer ze szkoły Lenartowicza, żyjący z procentów swego Benza i upijający się jego benzyną tylko raz na tydzień — nie mam pojechać tam, gdzie chcę?

Tu jednak pan kapitan (w rezerwie) rozzłościł się (pewnie idzie o tę sąsiadkę) i krzyknął;

— Ja się z panem zaraz załatwię; ostatnie pytanie — albo, albo; co się robi, gdy przez jezdnię przechodzi ładna kobieta?

— Oniemiałem! Wszak za porządną odpowiedź napewno dostanę w domu od żony jeneralny remont, z czyszczeniem świec i szwejsowaniem zębów! Ale jakoś zebrałem się i rzekłem, drząc cały;

— Niewiem — panie kaaapiiitaanie!

— Nie wiesz pan? To co z pana za mężczyzna Uważaj pan: z kobietą — jak z samochodem; naprzód daje Pan—sygnał—z razu cichy, a potem głośniejszy. Gdy się dama obejrzy, błyska pan latarniami kunsztu towarzyskiego i stara się pan jechać wolno by nie, zostać na wirażu zrzuconym sromotnie z obranej drogi, Gdy jest pan już pewien siebie, przyciska pan akcelerator, daje pan śmiało gazu i jedzie pan dalej.

— Rozumiem!

— Gdy jednak spotkał pan na swej drodze jej mamę, niech pan hamuje wszystkiemi czterema kołami, bo katastrofa pewna — niech pan wtedy uważa, by nie połamać zębów i nie powybijać panewek!

Uff! Odetchnąłem ciężko! Myślałem, że to wszystko skończone! Gdzież tam...

Przysuwa się mąż olbrzymiej postaci, o poważnej blond głowie, włosy skłębione, wzrok dziki — ma minę małej „Chevroletki“ i zupełnie, jakby był inżynierem... Zaczynam tracić gaz...

— No, no; nie udawaj pan! Powiedz pan lepiej, co się robi, gdy zabraknie na rejdzie punktów karnych dla pana?

— O! — myślę sobie — Overland się kłania!— I pewien siebie, rzekę:

— Ponieważ samochód, idąc wprzód, zdobywa punkty karne — należy go puścić wtył, a będzie on je, tracił. A więc: tylny bieg i gazu!

Głupiś pan! Jeszcze jedno: co się robi, gdy samochód nie bardzo chce chodzić?

— O, na wszystko jest rada gdy są złote w kieszeni; idzie się do jakiejś apteki samochodowej (ceny aptekarskie!) i kupuje się dwa kilo kompresji, oraz metr karburacji. Wkłada się to do radjatora i jazda! Maszyna sypie lepiej od Chevroletki pana inżyniera!

— Co pan opowiadasz?! Idź no pan się wyspać, a w niedzielę przyjedź pan do mnie z maszyną!

— Uff!—odetchnełem po raz drugi, współczując szczerze maszynie!

Nie miałem jednak czasu odpocząć, bo wpadł na mnie młody, przystojny i elegancki człowiek ze znaczkiem klubowym w klapie; zdaje się, sam pan kierownik, i pyta;

— Ile pański kogut ma biegów?

— Zdaje mi się że sześć, panie kierowniku?

— Jakie?

— Trzy w przód—jeden w tył—to cztery; jeden stojący—to pięć, i jeden, gdy go trzeba ciągnąć — to sześć!

— A, to nawet niewiele! No, jazda, kręć pan ten wehikuł!

Pojechaliśmy! Już nie pamiętam, co robiłem, bom był, jak nieprzytomny, ale widocznie musiało to być dobrze, bo pan kierownik pochwalił mię, częstując mię „dyrektorskim“:

— Ale jedziesz pan ekstra. Zupełnie, jak Liefeldt na Daimlerze, albo Rychter na motocyklu! Tylko zapłaci pan pięć złotych na biedne ofiary szoferów za szybką jazdę!

— O!—myślę sobie — źle!... pewnie nie z mego prawa jazdy..-

Czekam, czekam, czekam... Nareszcie wypada jakiś urzędnik i woła:

— Pan z Benza... Panie z Benza! Oto pańskie prawo jazdy!

Zdumiony i uradowany chwytam książkę i szukam kategorji! No jak się Państwu zdaje, którą dostałem?... Pierwszą A, dwudziestą drugą C i trzydziestę F; to

znaczy, mogę jeździć rowerem, samochodem, nie licząc przyczepek od samochodów ciężarowych i dorożek!

Krzyknęłem z radości i... obudziłem się—... ciężki to był sen.

Tak panowie sportowcy,—takie to tarapaty przechodzić musi kierowca, gdy chce robić konkurencję inż. Liefeldtowi w prowadzeniu samochodu, kapitanowi Fordowolskiemu w oczkowaniu do niewiast, inżynierowi Tuszewskiemu w sprzedaży „Buic'ków", panu rzeczoznawcy przysięgłemu Pompacherowi w odrzucaniu samochodów na komisji, naczelnikowi Dziedzicy w stawianiu wysepek tak, by żaden samochód nie mógł ich objechać (róg Chmielnej i Szpitalnej), oraz redaktorowi Szydłowiczowi,(który mimo stopnia kapitana ośmielił się ostatnio ożenić *z* piękną niewiastą) w pisaniu artykułów do „Auta".

Tak, Ciężka jest dola szofera!

Szofer Benza

STANISŁAW SZYDELSKI

Co słychać na świecie o drogach i torach samochodowych

(Przegląd czasopism i dzienników.)

Wedle zdania jednego z najwybitniejszych znawców autodromów amerykańskich R. Thomasa, żaden z amerykańskich ani europejskich autodromów nie odpowiada w zupełności swemu zadaniu. W jednych z nich krzywizny są za mało przewyższone tak, że duże szybkości stają się niebezpieczne (jak np. na torze w Brooklands) na innych znowu długości jednego okrążenia są za małe. Odnosi się to także do świeżo otwartego autodromu pod Barcelaną (Sitges) a także i do budowanego obecnie francuskiego autodromu w Miramas. Autodrom odpowiadający naprawdę swemu celowi powinien mieć wedle jego zdania conajmniej 10 km. długości gdyż inaczej nowoczesne samochody nie mogą wykazać na nich swojej największej sprawności.

Węgry. Budapeszteński „Torna Klub" postanowił budowę 500 m. długiego toru o nawierzchni cementowej i przewyższeniu krzywizn o 42 stopnie. Roboty posuwać się mają w tak szybkiem tempie by jeszcze tego roku mogły się odbyć na nim wyścigi motocykli i samochodzików.

Francja. W francuskiej izbie postawiono wniosek by rząd wybudował w pobliżu Paryża szosę samochodową. Szosa ta ma pomóc przemysłowi francuskiemu do budowania samochodów w warunkach podobnych jakie mają fabryki włoskie, angielskie i amerykańskie. Wniosek przewiduje zaliczkę rządową dla towarzystwa akcyjnego stojącego pod kontrolą rządu Drugą taką szosę buduje się pod Marsylją. Długość drogi 5 km. z czego co 1250 metrów wypada na proste równoległe linje. Szerokość drogi 1,6 m. Cała droga zbudowana będzie z żelazobetonu. Koszta wykonania 7 mil. 5000 tys. franków.

Stany Zjedn. Ameryki Półn. są krajem autodromów. Oczywiście nazwa „autodrom" jest tam bardzo szeroko ujęta. Istnieje tam dużo „autodromów", które prowadzą wprost przez trawę lub też używa się do tego torów wyścigów konnych. Z przeszło 400 autodromów północno-amerykańskich niewiele tylko odpowiada naszym pojęciom toru nadającego się do rozwijania dużych szybkości. Najwyżej stoi tor w Indjanapolis (ceglany) na którym odbywają się corocznie największe amerykańskie zawody, dalej tor w Los Angeles w Kalifornji (tor wykładany drzewem), tor w Altoona (Pensylwanja), w Kansas City, we Fresno (Kalifornia) i w Cottati (Kalifornia). Wszystkie te tory wykładane są drzewem. Autodromy w Takoma (Waschington) w Santa Rosa (Kalifornia) i w Uniontown, zostały zaniechane.

W Europie najstarszym autodromem jest tor w Brooklands (pod Londynem) zbudowany w roku 1907. Tor ten jest cementowy. (Następnym torem był tor w Monzy pod Medjolanem Cement i makadam) potem tor Avus (pod Berlinem) też cement i makadam. (Tor pod Barceloną jest cementowy i tor w Glostrup pod Kopenhagą także cementowy). W Ameryce w projekcie jest tor w Vakland (San Francisko), w Norfolk i w San Diego, W Europie tor w Montmorency pod Paryżem. W budowie znajduje się tor w Miramas pod Marsylją. Tor ten będzie podobno najlepiej przystosowanym do dużych szybkości ze wszystkich europejskich.

Szosy z betonu ubijanego. Gwałtowny wzrost ruchu samochodowego w ostatnich latach spowodował też duży postęp i ruch w budowie szos. Dotychczasowe utrzymanie dróg nie jest wystarczającem dla dużego ruchu samochodowego. Doświadczenia prowadzone w Ameryce wykazały podobno, że najodpowiedniejszą nawierzchnią dla samochodu jest nawierzchnia betonowa utworzona zmieszaniny zawierającej dosyć dużą ilość cementu. Przeciw działaniu mrozu zabezpiecza się tą nawierzchnię zapomocą roztworu szkła wodnego w wodzie, którym nasyca się gotową już szosę by ją uczynić nieprzemakalną. Od roku 1910 wybudowano w Ameryce około 40.000 k. takich dróg betonowych. Anglja ma 200 km. dróg betonowych.

Nowy środek przeciw kurzowi. Jako znakomity środek przeciw kurzowi na szosach stosuje Szwajcarja od niedawna ług siarczany (Sulfitablauge). Jest to produkt uboczny przy fabrykach celulozy. Woda spływająca z tych fabryk zawiera około 50% rozpuszczonego drzewa przerabianego w fabryce. Polewając ulice tym środkiem uzyskano doskonałe wyniki, Ług taki specjalnie spreparowany rozwozi się w cysternach i polewa na gorąco szosy. Po wyschnięciu wody pozostaje na szosie brunatna, błyszcząca warstewka podobna do asfaltu składająca się przeważnie z ligniny mieszająca się z kamieniem na twardą, bardzo odporną masę. Jeżeli polano dosyć obficie to powstaje warstewka pozostająca przez kilka tygodni i nie pozwalająca na wytwarzanie kurzu. Deszcze byle nie za ulewne nie szkodzą—przeciwnie wpływają dodatnio na trwałość. Deszcze ulewne spłukują całą warstwę i wtedy trzeba polewać na nowo. Metr kubiczny ługu wystarcza na polanie 650 m. kwadr. powierzchni.

Szklanna szosa. Najciekawszą może szosą na świecie jest szklanna droga w Jellowstone-Narodowym Parku amerykańskim pomiędzy Raring Monntain i Golden Gate. Ciekawą jest także historja powstania tej szosy. Po wytknięciu trasy na drogę stanęli inżynierowie wobec trudnego zadania a mianowicie wynalezienia sposobu na wykopanie przestrzeni pewnej składającej się z 80 metrów wysokiego a 1400 metrów szerokiego wzgórka „Obsidjan Cliff" składającego się z wulkanicznego szkła. Wzgórek ten którego massyw składał się z czarnego jak węgiel, a miejscami posiadającego czerwone i żółte pasy szkła i błyszczał w promieniach słońca jak olbrzymi djament i odpierał wszelkie zaku-

sy na swoją całość. Zrazu próbowano wysadzać częściami zapomocą dużych naboji dynamitowych jednak próby spełzły na niczem. Jeden z robotników pracujący dawniej w hucie szklannej zaprojektował rozgrzewanie powierzchni, a potem nagłe polewanie zimną wodą, Projekt wykonano, W promieniu jednego kilometra rozpalono dokoła góry duże ogniska i palono je prze 50 godzin, a następnie polano rozgrzane stoki zimną wodą pompowaną z sąsiedniej rzeczki. Góra eksplodowała z ogromnym hukiem, a gdy dym osiadł zobaczono, iż przestrzeń którą należało oczyścić dla szosy rzeczywiście uwolnioną została od szkła. Ułamki szklanne z tej góry posłużyły potem jako podkład i okazały się tak doskonałym materjałem, iż użyto ich do budowy szosy. Są one twarde jak wapień i dały tak doskonały materjał, iż lepszego sobie wymarzyć nie można.

Nasze drogi

Sekretarjat Automobilklubu Polski przesłał Redakcji Auta do wykorzystania w piśmie list jednego z wielce szanowanych i znanych członków klubu w którym znaleźliśmy dużo dobrych myśli i projektów tak, że podajemy go w całości dodając od siebie uwagę, że nietylko członkowie Automobilklubu, ale i wszyscy samochodziarze winni wziąść go do siebie i działać w swoim zakresie nie czekając na inicjatywę z góry gdyż im więcej pomocy znajdzie Min. Rob. Publ. u nas samochodziarzy tem łatwiej będzie mu podołać olbrzymiemu zadaniu poprawy i budowy dróg w Polsce.

AUTOMOBILKLUB POLSKI

ul. 6, Ossolińskich, Warszawa.

Przeczytałem w numerze 5 Auta Protokuł ogólnego zebrania Członków Automobilklubu Polski z dnia 6 lutego. Pod punktem 4 zmiany w statucie, a § 2 zauważyłem pod literą K „czynić starania o ulepszenie dróg i mostów". Uważam ten punkt za jeden z ważniejszych. Chciałbym się zapytać jak Szanowny Komitet zamierza się starać i jakiemi sposobami w tym kierunku działać.

Drogi bite pozostawiają u nas tyle do życzenia i tyle jest tam do zrobienia, że chciałbym zaproponować aby wezwać okólnikiem członków Klubu ażeby każdy z Nas był obowiązany do pewnej pracy w tym kierunku osobiście.

Przynajmniej w okolicy gdzie mieszka. Zdaje mi się że wiele osób chce jeździć po dobrych szosach ale mało kto stara się o budowanie nowych. Sądze że wiele Członków Klubu zasiada w ciałach komunalnych jak wydziałach Powiatowych lub może zajmują stanowiska urzędowe na których mogliby popierać skutecznie budowę nowych szos. Nie zasiadam w żadnym wydziale powiatowym ani innym samorządzie ale uzyskałem blisko 10 (dziesięć) kilometrów nowych szos zbudowanych przez Powiat na moje wnioski za czasów Polskich. (Powiat Gostyń).

Naturalnie zależy tu dużo na stosunkach w danym powiecie i od jego położenia finansowego. W byłym zaborze rosyjskim może być że trudności w budowie szos są większe niż tutaj, bo mało słyszę tam o budowaniu. W każdym razie sądze że można by na członków, przynajmniej tych co mieszkają na wsi wywrzeć pewien nacisk aby się każdy z nich starał o budowę i utrzymanie dróg.

Jako przykład jaskrawy zaniedbania przytoczę odcinek szosy Srem — Kornik w pow. Sremskim który od kilku lat jest w b. złym stanie, tak że trzeba dystans ten zupełnie wolno przejeżdżać.

Żeby członkowie klubu z Pow. Sremskiego starali się skutecznie aby wydział szosę te utrzymywał w stanie należytym, to mogliby to otrzymać.

Z głębokim szacunkiem pozostaję i t. d.

STANISŁAW SZYDELSKI

Dzień rekordów w Arpajon.

Na wspaniałej szosie w Arpajon pod Paryżem, odbył się dzień rekordów pod oficjalną kontrolą komisarzy Automobilklubu Francji i Klubu Motocyklowego francuskiego.

Był to dzień poświęcony całkowicie pobijaniu rekordów które ustalono w Brooklands, Acacias i Senart.

Przy zawodach jednego kilometra i mili „lance" ustalił nowy rekord Cheret na 75 cm. Rovin, Baudelaire na Griffon 100 cm, Janin na Monet Goyon 175 cm. przekroczył 90 km./godz. Le Vack przekroczył rekordy poprzednie dla 250 cm. W kategorji 350 i 500 cm, pozostały dawne rekordy. Wkategorji 750 cm. Pean na Peugeocie uzyskał szybkość ponad 165 km./godz Le Vack na Brough Superior z silnikiem J. A. P. uzyskał 161 km./godz., a później na sidekarze 1000 cm. ponad 160 km./godz.

Także na cyklekarach uzyskano bardzo ładne wyniki. Doue na Colomb pobił rekord 350 cm., Sénechal na Sénechal 750 cm. dwusiedzeniowym ustalił nowy rekord na mili lancé.

Samochody turystyczne: Sénechal na Sénechal 1100 cm.—122 km., Lefevre na La Perle 1500 cm.— 131 km., Sénechal na Chenard Walcker 2000 cm.— 124 km., na samochodach wyścigowych: Mestivier na Amilcar 1100 cm. — 147 km i Scales na Talbot 1500 cm. — 166 km.

P. de Vizcaya na Bugatti 2 lit.—183 km./godz. René Thomas na Delage 10 litr. 600 cm. — ponad 230 km./godz. Thomas na Delage dzierżył przez tydzień tylko palmę największej szybkości gdyż Elridge na 300 konnym Fiacie nie został uwzględniony w zawodach z powodu braku tylnego biegu na swym samochodzie. Po tygodniu jednak uzupełnił swój samochód i zażądał od Klubu motocyklowego francuskiego o pozwolenie współzawodnictwa tydzień później. Komisja sportowa Motoklubu zgodziła się na to i Elridge wydarł palmę pierwszeństwa Thomasowi gdyż uzyskał następujące rekordy:

Kilometre lancé: w jedną stronę 15,400 w drugą 15,240 średni czas 15,320, średnia szybkość na godzinę 234,986 kilometrów (rekord poprzedni 230,548).

Mila lancé: W jedną stronę 24"750. w drugą 24"600, czas średni 24"675. Średnia szybkość na godzinę 234,794 km. (rekord poprzedni 230,634 km.).

Kilometr z miejsca (kilometre arreté): w jedną stronę 26"220, z powrotem 24"120, czas średni 26"170. Średnia szybkość na godzinę 137,562 km. (rekord poprzedni 127,795 km.).

Czasy te zostały oficjalnie zarejestrowane tak, że Elridge i Fiat są na razie właścicielami tych trzech rekordów światowych. Zobaczymy kto wydrze im następnie te piękne wyniki uzyskując wyższe cyfry.

Wyniki szczegółowe z dnia rekordów:

	W ruchu Kilom.	W ruchu (lancé) Mile	Średnia km.	Szybkość km.
Rowery z silnikiem 75 cm.:				
Cheret (Rovin)	51 : 425	1 : 23 : 50	69,860	68,760
			R. P.	R. U.
Rowery z silnikiem 100 cm.:				
Baudelaire (Griffon)	38 : 700	1 : 1 : 880	93,230	93,620
			R. P.	R. U.
Motocykle 175 cm.:				
Janin (Monet Goyon)	38 : 515	1 : 0 : 705	93,470	90,940
Motocykle 250 cm.:				
Le Vack (New Imperial JAP)	25 : 170	40 : 340	143,027	143,618
			R. P.	R. P.
Motocykle 350 cm.:				
Judd (Douglas)	34 : 700	53 : 395	tylko w jedną	stronę
Le Vack (New Imperial JAP)	31 : 270	60 : 910		
Judd (Douglas) II próba	25 : 465	41 : 375	136,044	140,041
Motocykle 750 cm.:				
Péan (Peugeot)	21 : 760	35 : 040	165,441	165,340
			R. P.	R. P.
Motocykle 1000 cm.;				
Temple (Montgomery)		zatrzymał się		
Le Vack (Brough Superior)	18 : 790	30 : 270	191,591	191,395
			R. P.	R. P.
Motocykle z wózkiem 350 cm.:				
Judd (Douqlas)	20 : 115	49 : 265	119,591	117,649
				R. P.
Motocykle z wózkiem 1000 cm.:				
Le Vack (Brough Superior)	22 : 415	36 : 950	160,534	160,497
			R. P.	R. P.
Cyklekary jednosiedzeniowe 350 cm.;				
Doué (Colombe)	46 : 860	1 : 16 : 210		
	R. P.	R. P.		
Cyklekary dwusiedzeniowe 500 cm.:				
Causan (d'Aux — Causan)	50 : 240	1 : 25 : 810	71,650	67,516
				R. U.
Cyklekary jednosiedzeniowe 750 cm.:				
Dhome (Morgan)	29 : 100	47 : 020	123,711	123,211
				R. P.
Sandford	29 : 220	47 : 010	123,203	123,240
Dhome (Morgan) II próba	28 . 560	45 : 840	126,050	126,386
			R. P.	R. P.
Cyklekary dwusiedzeniowe 750 cm.:				
Sénechal (Sénechal)	30 : 545	48 : 610	117,358	119,183
				R. U.
Cyklekary dwusiedzeniowe 1100 cm.:				
Casse (Salmson)	22 : 470	36 : 220	160,213	159,954
			R. P.	R. P.
Samochody turystyczne litr 100 cm.:				
Sénechal (Sénechal)	29 : 480	47 : 640	122,116	121,600
Samochody turystyczne 1,5 litra:				
Lefevre (La Perle)	27 : 445	44 : 640	131,171	130,573
Brosselin (Bugatti)	30 : 480	49 : 070	118,110	118,066
Samochody turystyczne 2 litr.:				
Sénechal (Chenard & Walcker)	28 : 99	46 : 740	124,180	123,952
Samochody wyścigowe 1 litr 100 cm.:				
Mestivier (Amilcar)	24 : 420	42 : 400	147,420	136,639
Doré (Sénechal)	26 : 675	42 : 990	134,940	134,764
Samochody wyścigowe 1,5 litr.:				
Scales (Talbot)	21 : 580	34 : 820	166,821	166,385
Samochody wyścigowe 2 litr.:				
De Vizcaya (Bugatti)	19 : 590	31 : 790	183,167	182,242
			R. P.	R. P.
Samochody wyścigowe 5 litr.:				
Pagniez (C. A. P. Janvier)	26 : 550	42 : 130	138,223	187,515
Samochody wyścigowe ponad 5 litrów:				
René Thomas (Delage)	15 : 615	25 : 120	230,548	230,634
Elridge (Fiat) odrzucony z powodu braku tylnego biegu	15 : 235	24 : 790	236,314	233,701
			R. P.	R. P.

Od Redakcji: Zawody w Arpajon odbyły się dnia 6 lipca, a Elridge zdobył swoje rekordy dnia 17 lipca. Nie mogliśmy podać wyników już w poprzednim numerze z powodu braku miejsca!

R' P. rekord pobity. P. U — rekord ustalony.

Z Armji

Zakończenie kursu oficerskiego w Obozie Szkolnym Wojsk Samochodowych. Dnia 10 sierpnia odbyło się uroczyste wręczenie świadectw oficerom Wojsk samochodowych, którzy ukończyli V klasę kursu doszkolenia.

Na uroczystość przybyli: generał Zwierzchowski w zast. p. Szefa Administracji, pułk. szt. gen. Zymirski zast. Szefa Administracji M. S. Wojsk, pułk. Nowakowski zast. Komendanta miasta Warszawy, Z-ca Szefa Oddz. III Sztabu Gen. p. ppułk. Szt. Gen. Kwiatkowski, Szef Dep. VI go pułk. Szt. Gen. Marcolla, Szef Wydz. Wojsk Samochodowych p. pułk. Al. Mroziński, delegaci I-go dywizjonu Wojsk Samochodowych pp. ppułk. Dembowski i kpt. Kotulewicz, delegat ruchu kołowego w komisarjacie rządu m. stoł. Warszawy inż. Liefeld, dalej referent szkół technicznych w Oddz. III-go Sztab. Gen., grono wykładawców z p. mjr. Rybickim na czele i w. in.

Uroczystość zaczęła się raportem kompanji honorowej który odebrał p. gen. Zwierzchowski, następnie odbyła się defilada tejże kompanji złożona z podoficerów zawodowych i majstrów wojskowych przed p. generałem przy dźwiękach orkiestry I-go dywizjonu wojsk samochodowych, poczem p. generał wręczył świadectwa oficerom kończącym kurs. Po wręczeniu świadectw przemówił p. generał Zwierzchowski w krótkich słowach do zebranych kładąc nacisk na ważność wojsk samochodowych w nowoczesnej wojnie i kreśląc obraz rozwoju automobilizmu w Armji. Na zakończenie podniósł dobre wyniki kursu mimo szczupłości środków jakie powoduje obecna sanacja skarbu.

Po wręczeniu świadectw, goście zwiedzili urządzenia w Obozie, a więc: muzeum, sale robót praktycznych i rozbiórki samochodów, sale modeli ruchomych, elektrownię i warsztaty, poczem zwiedzono koszary i kuchnię szeregowych, gdzie p. generał kosztował obiadu.

Po zwiedzeniu obozu, udano sie na herbatkę urządzoną staraniem oficerów po której goście odjechali.

Wszystkie świadectwa oficerskie tego kursu podpisane są także przez szefa tureckiej misji wojskowej, która zwiedza obecnie Polskę. Są to pewnie jedyne świadectwa w Polsce wydane, które noszą na sobie podpis tureckiego generała.

Dnia 15-go sierpnia zakończono także w Obozie II klasę kursu doszkolenia podoficerów zawodowych wojsk samochodowych.

Odznaka pamiątkowa Obozu Szkolnego Wojsk samochodowych. Na posiedzeniu zarządu Odznaki pam. O. S. W. S. z dnia 10.VIII b. r. nadano prawo noszenia odznaki *oficerskiej* nast. oficerom:

Mjr.: 268 — Madeyski Felicjan. 269 — Sidamon-Eristavi Wal. 270 — Baranowski Teodor. 271 — Morzycki Zygmunt.

Kpt.: 272 — Chróścielewski Stanisł. 273 — Molwicz Aleksander. 274 — Koska Józef. 275 — Nowakiewicz Zygmunt. 276 — Gwiazdowski Bolesław. 277 — Wiszniowski Bolesław. 278 — Indzja Bazyli. 279 — Pietrucha-Ropelewski Tad. 280 — Chełmowski Konstanty. 281 — Wybranowski Klemens.

Por.: 282 — Piotrowski Zygmunt. 283 — Zyrkiewicz Leonard. 284 — Łaguna Witold. 285 — Nikoliszyn Aleksander. 286 — Mrozowski Józef. 287 — Wojciechowski Zygmunt. 288 — Nowicki Witold. 289 — Sznabel Józef. 290 — Kossowski Feliks. 291 — Dybczyński Stanisław. 292 — Kawecki Stefan. 293 — Giedgowd Leon. 294 — Kannenberg Tadeusz. 295 — Kosiński Stanisław. 296 — Żurek Jan. 297 — Kramer Tadeusz. 298 — Maliszewski Władysław. 299 — Milewski Tadeusz. 300 — Iwanicki Antoni. 301 — Paliwoda Jan. 303 — Wojtowicz Marcin, 305 — Tomczyk Aleksander. 306 — Pomaski Władysław. 307 — Kubiński Edward. 308 — Łupiński Konstanty. 309 — Pągowski Ksawery. 310 — Zrobek Stanisław.

Mjr. 357 — K. S. Rybicki Tomasz (otrzymał honorowo odznakę jako wykładowca).

zaś na posiedzeniu zarządu odznaki pam. O. S. W. S. z dnia 20 b. m. nadano prawo noszenia odznaki *podoficerskiej* nast. podoficerom zawodowym:

St. sierż.: 312 — Bando Leon. 313 — Kotarba Henryk. 314 — Korolewicz Daniel. 315 — Dymski Kryzostan.

Sierż.: 317 — Ślązakiewicz Spiryd. 318 — Czyja Hipolit. 319 — Podgórski Józef. 320 — Handrowski Jan. 321 — Sikorskl Jan. 322 — Dworczyński Tomasz. 323 — Kujawa Wincenty. 324 — Struzyk Władysław. 325 — Huppenthal Teofil. 326 — Dobrzelewski Ignacy.

Plut.: 327 — Nowicki Stanisław. 328 — Cioth Jan. 329 — Dydek Władysław. 330 — Kamień Franciszek. 331 — Gajos Józef. 332 — Macygan Józef. 333 — Katryk Ludwik. 334 — Gdesz Władysław. 335 — Ziętkiewicz Klemens. 336 — Prokopowicz Henryk. 337 — Malinowski Stanisław. 338 — Musialik Edmund. 339 — Sagański Aleksander. 340 — Majsner Józef. 341 — Wiśniewski Wojciech. 342 — Rygan Juljan. 343 — Lewandowski Józef. 345 — Glaza Jan.

Kapr.: 346 — Bojarski Józef. 347 — Kortas Mieczysław. 348 — Piątkowski Ryszard. 349 — Dominiak Ludwik. 350 — Walas Jan. 351 — Zabawa Stanisław.

Mł. majst.: 352 — Szczuraszyk Jan.

Majst. wojsk.: 353 — Błaszczyk Stanisław. 354 — Najdowski Wacław. 355 — Neuman Otton.

Kapr.: 356 — Poślednik Franciszek.

Pożegnanie V kl. kursu doszkolenia ofic. wojsk sam. Z okazji odjazdu do macierzystych dywizjonów po ukończeniu kursu, urządzili absolwenci V klasy wieczór pożegnalny, na którym obecni byli wszyscy oficerowie etatowi i wykładowcy Obozu Szkolnego Wojsk Sam. oraz absolwenci kursu. Podczas kolacji wzniesiono zdrowie komendanta obozu mjr. Hryniewskiego, dyrektora nauk kpt. Szydelskiego i wreszcie trzeci, wszystkich wykładowców i instruktorów. Mrj Hryniewski odpowiadając na toast podniósł ważność dalszego kontaktu absolwentów ze szkołą, gdyż w ten sposób możliwym będzie ciągły postęp w kierunku wiedzy technicznej. Nawiązując do świeżo nadanej wszystkim absolwentom odznaki pamiątkowej wyraził nadzieję, że odznaka ta stanie się widomym znakiem łączności oficerów wojsk samochodowych i stworzy niejako cement łączący wszystkich wojskowych samochodziarzy w jedną wielką rodzinę. Następnie przemawiali jeszcze mjr. Eristani, kpt. Szydelski, kpt. Cianciara, mjr. Rybicki i inni. W miłym nastroju zakończono to zebranie przy końcu którego p. por. Juchnowicz rzucił myśl by po kilku latach zebrac się w tym samym komplecie dla przypomnienia sobie miłych chwil spędzonych razem na kursie, podczas którego oficerowie ze wszystkich zakątków Polski mieli czas poznać się i zaprzyjaźnić.

Z działalności Ligi Obrony Powietrznej Państwa

Dnia 12 b. m, odbyło się w lokalu Warszawskiego Klubu Łyżwiarskiego posiedzenie zarządu głównego Ligi Obrony Powietrznej Państwa, na którem złożono szczegółowe sprawozdanie z dotychczasowej działalności L. O. P. P. oraz zadań i projektów na przyszłość. Obradom przewodniczył wiceprezes Ligi p. Szwejcer. Sprawozdanie składali: wiceprezes T, Garczyński i sekretarz generalny pułk. Grzędziński,

Rok temu zmieniono statut L. O. P. P. w myśl którego celem Ligi jest:

a) Propaganda lotnictwa w słowie i piśmie, b) popieranie działalności naukowej i doświadczalnej w zakresie lotnictwa. c) popieranie komunikacji lotniczej w państwie, zakładanie lotnisk i urządzeń lotniczych. d) budzenie inicjatywy przemysłowej na polu lotnictwa.

Pozatem w marcu r. b. Pan Prezydent Rzeczypospolitej objął protektorat nad Ligą, której władze ukonstytuowały się w następujący sposób:

Do komitetu honorowego weszli: premjer Grabski Marszałek Senatu, Marszałek Sejmu, Minister spraw wewn., Minister spraw wojskowych, Minister kolei. Marszałek Piłsudski kardynał Kakowski. Prezesem rady nadzorczej jest minister spraw wojsk gen. Sikorski.

Do zarządu zostali powołani: Mazurkiewicz, Grzędziński (generalny sekr.), T. Garczyński (wice-prezes), senator W. Januszewski, inż. J. Szwejcer (wice-prezes), dyrektor W. Srzednicki (skarbnik), dr. K. Vacquret, B. Barylski, Zygmunt Jastrzębski (prezes), gen. Zagórski.

Zastępcy: Janusz Rabski, Bohdan Gędziorowski. dr. Rzuchowski, K. Tyszka, Czesław Tański.

Do komisji rewizyjnej: P. Gepner, F. Garczyński.

Poza granicą kraju zawiązał się komitet Ligi w Paryżu. i są w organizacji placówki w Ameryce Północnej.

Zorganizowano cały szereg komitetów miejscowych w województwach: warszawskim, białostockim, kieleckim, lubelskim, krakowskim, lwowskim i łódzkim. Województwo poznaskie, pomorskie i wileńskie działalność propagandową prowadzą samodzielnie. W stadjum organizacji znajdują się komitety w województwach: nowogrodzkim. poleskim, wołyńskim, tarnopolskim i stanisławowskim.

40 miejscowości posiada koła L. O. P. P. z ogólną liczbą członków 400.000 osób.

Działalność propagandowa Ligi zostanie znacznie wzmożona dzięki dwuosobowemu samolotowi sportowemu zakupionemu przez urzędników miejskich. Pozatem wydział propagandowy posiada latarnie projekcyjne, aparat kinematograficzny z całkowitem urzadzeniem i dynamo, przezrocza, oraz film lotniczy świeżo zakupiony we Francji.

Liga wydaje własny swój organ p. t. „Lot Polski", drukowany w ilości 20.000 egzemplarzy. Współpraca z Ligą Aeuronautyczną we Francji już jest ustaloną.

Po referacie p. Garczyńskiego pułk. Grzędziński zapoznał zebranych z celami Ligi Obrony Powietrznej Państwa w najbliższej przyszłości. Akcja Ligi Obrony Powietrznej Państwa zmierzać będzie: 1) do stworzenia odpowiednio wykwalifikowanego personelu lotniczego, stanowiącego rezerwę lotniczą, 2) do stworzenia techników lotniczych, 3) do organizacji terenów lotniczych. Polska posiada zaledwie 9 lotnisk, wówczas, gdy mała Łotwa ma ich 12. a Francja z górą 50.

Po przemówieniu pułk. Grzędzińskiego, wywiązała się dyskusja. Fachowych wyjaśnień udzielali: wiceprezes Szwejcer, wice-prezes Garczyński, senator Januszewski, gen, Zagórski, pułk. Grzędziński.

LIST DO REDAKCJI

Do Szanownej Redakcji „AUTA"

Uprzejmie prosimy o łaskawe umieszczenie in extenso w poczytnem piśmie Pańskiem załączonego listu Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej Państwa, prostującego oszczerstwa zawarte w artykuliku p. t. „O przyszłość polskiego lotnictwa „umieszczonym w N-rze 211 Kurjera Porannego z dnia 3-go sierpnia a powtórzonym przez niektóre pisma i wyrządzającym niepomierną krzywdę moralną naszej instytucji.

LIGA OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA

Szanowny Panie Redaktorze!

W 211 N-rze „Kurjera Porannego" z dnia 3-go sierpnia r.b. ukazał się list otwarty p. t. „O przyszłość polskiego lotnictwa", który w niesłychany sposób napadł na Sekretarza Generalnego Ligi Obrony Powietrznej Państwa p. ppłk. J. Grzędzińskiego. List podpisali p.p. Doroszewski, K. Kazimierczuk, P. Rychter C. Zbierański i Maksymiljan Kahan.

Ponieważ jeden z wysuniętych zarzutów odnosił się do działalności p. pułk. Grzędzińskiego w Lidze, na posiedzeniu Zarządu została wybraną Komisja w składzie wice-prezesa p. T. Garczyńskiego, Senatora W. Januszewskiego i p. Bronisława Barylskiego.

Komisja ta zbadała zarzut dotyczący niepokwitowania „rzekomo" wniesionej sumy 35.000.000 Mkp. na rzecz Ligi. Okazało się, co zresztą oddawna było znanem Zarządowi, że zwolniona z pracy sektetarka, której mąż całkowitą należność odebrał i pokwitował uważała, że z tytułu indemizacji należy jej się dodatkowa suma 35 miljonów.

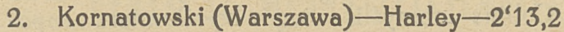
Gdy Zarząd stanął na odmiennem stanowisku, wówczas „darowała" Lidze tę sumę. Oczywiście, że biuro Ligi nie mogło pokwitować odbioru pieniędzy, które nigdy do kasy nie wpłynęły.

Zarząd Ligi Obrony Powietrznej Państwa uważa za niesły hanie smutny, fakt, że w ten sposób krytykuje się ludzi, którzy bezinteresownie poświęcają się pracy społecznej wysuwanie zaś gołosłownych zarzutów, które mają za zadanie szkodzić ludziom i instytucjom uważamy za materjał dla wdrożenia postępowania przed sądem karnym,

PREZES (—) SZWEJCER

w/z SEKRETARZ GENERALNY (pod. nieczytelny)

Do egz. niniejszego numeru wysłanych członkom Automobilklubu Polski dołącza się na oddzielnym arkuszu wydany przez Klub przedruk z Dziennika Urzędowego Komisarjatu Rządu na m. st. Warszawę z dn. 30 Lipca 1924 r. Nr. 64 zawierający rozporządzenie o regulowaniu ruchu kołowego w niektórych punktach m. st. Warszawy wydane przez Komisarjat Rządu w dn. 25 Lipca 1924 r., oraz wyjątki z rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dn. 26 Czerwca 1924 r. regulującego używanie i ochronę dróg ogłoszonego w Dzienniku Ustaw Nr. 61 z dn. 18 Lipca 1924.



Wyścigi motocyklistów w Warszawie

W niedzielę, dnia 24 sierpnia, po raz pierwszy w obecnym sezonie, Warszawskie Towarzystwo Cyklistów urządziło torowe wyścigi motocyklowe z udziałem najlepszych jeźdźców polskich.

Wyścigi te obfitowały w wiele ciekawych momentów i dały dobre wyniki, entuzjastycznie przyjmowane przez licznie zgromadzoną publiczność.

Pierwszy wyścig dla szosowych, długich maszyn, na przestrzeni 10 km. (26 okr. toru i 120 m.), nie był zbyt interesujący ze względu na to, że w 8 i 9 okrążeniu odpadła większość zawodników, którzy bieg skończyli daleko za zwycięzcą. Rudawski z Krakowa, na motocyklu Indian, wygrał łatwo w 8 m. 56 s. z szybkością średnią 66,728 km./g.



Henryk Choiński

Następny wyścig dla motocykli torowych odbył się na przestrzeni 5 km. (13 okr. 60 m.). Kornatowski ładnie prowadził bieg przez czas dłuższy, przy końcu jednak minął go Choiński, wygrywając w 3 m. 44 s. z szybkością 80,218km./g. Drugie miejsce zajął Kornatowski, trzecie Rybiński, czwarte Duma.

Próby pobicia rekordu Polski na przestrzeni 3 km. (7 okr. 340 m.) zostały uwieńczone pomyślnym skutkiem. Choiński, na specjalnym motocyklu Indian, poprawił swój rekord o 7 sek., osiągając czas 1 m. $56\frac{3}{5}$ s. (93,141 km./g.).

Inni zawodnicy wykazali czasy nast.:

I. Motocykle szosowe:

1. Rudawski (Kraków) — Indian — 2'44,4" (87 km./g.)
2. Kalinowski (Warszawa) „ 2'31"
3. Biedrzycki „ „ 2'32,6"
4. Michalak „ Harley — 2'38,8"

II. Motocykle torowe:

1. Choiński (Warszawa)—Indian—1'56,6
2. Kornatowski (Warszawa)—Harley—2'13,2
3. Rybiński „ „ 2'16.2
4. Duma „ Indian—2'18,8

Jeźdzcy, którzy uzyskali najlepsze czasy w rekordach, zostali dopuszczeni do finałów na przestrzeni 15 km. (39 okr. 180 m.).

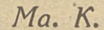
Pierwszy finał rozegrał się między Choińskim, Kornatowskim i Rudawskim. Kornatowski wkrótce się wycofał z powodu defektu silnika, pozostali dwaj stoczyli między sobą zaciętą, niezmiernie ciekawą walkę o pierwszeństwo. Rudawski, na swej szosowej maszynie z błotnikami, bagażnikiem, latarnią etc., pokazał piękną klasę jazdy, nie dając chwili wytchnienia Choińskiemu, prowadzącemu bieg na wyścigowym Indianie. W rezultacie Choiński wygrał wyścig w czasie 10 m. $39\frac{2}{5}$ s. (rekord Polski), a Rudawski przyszedł za nim o długość maszyny.

Drugi finał (na skróconej przestrzeni 5 km.) wygrał Duma przed Rybińskim i Kalinowskim, w czasie 3 m. $51\frac{2}{5}$ s.

Poza powyższemi odbyły się w tym dniu dwa wyścigi cyklistów za prowadzeniem motorów oraz mecz na rowerach między de Martinim i Langem.

Pierwszy wyścig za motorami, na przestrzeni 10 km., wygrał Włoch Zuchetti przed Gędziorowskim i Turowskim, w czasie 10 m. 52,3 s. Drugi wyścig, na przestrzeni 15 km., bezkonkurencyjnie wygrał Lange w 15 m. 15 s., wyprzedzając Włocha de Martiniego o 2 i pół a jeźdźców polskich o 3 i pół okrążenia toru.

Mecz między de Martinim i Langem, z dwóch przeciwległych startów aż do zwycięstwa, również wygrał Lange, dopędzając Włocha w 16 okrążeniu w 8 m. $44\frac{1}{5}$ s.



Ma. K.

Górskie wyścigi Króla węgierskiego Klubu samochodowego.

Król. węgierski Klub samochodowy w Budapeszcie urządza dnia 28-go września b. r. na szlaku Istenhegvi-uti—Költo-utca—Diana-ut — Karthusi-utca — Aganos-ut — Górna stacja kolejki zębatej — wyścigi górskie na Szwabenberg. Długość wyścigu około 5 kilometrów. Różnica wysokości pomiędzy startem a celem 305 metrów. Przeciętne wzniesienie 6%, największe wzniesienie 15%. Termin zapisów 15 września o godz. 19 w sekretarjacie król. węg. Klubu samochodowego Budapeszt IV, Apponyi-ter.

1. Zapisy dodatkowe za podwójnem wpisowem do dnia 21 sierpnia godz. 19.

W pisowe w grupie A) motocykle 150,000 koron, w grupie B) motocykle z przywózkiem 250,000 koron, w grupie C) samochody kategorji I — II 1,500,000 koron, w kategorji III — VIII 2 miljony koron w grupie D) samochody wyścigowe 3 miljony koron.

W wyścigach tych będzie trzech zwycięzców: zwycięzcą na motocyklu będzie ten kierowca, który w grupach A) i B) osiągnie najlepszy czas dnia. Zwycięzcą na samochodzie turystycznym, ten kto na samochodach grupy C) osiągnie najlepszy czas dnia, a zwycięzcą na samochodzie wyścigowym, ten kto na samochodach grupy D) osiągnie najlepszy czas dnia.

Ciekawą jest formułka, jaka stosowana jest do zdobycia nagrody wędrownej *Dr. Teodora Délmara.* Przeznaczona ona jest dla tego członka Klubu Samochodowego węgierskiego, który pięciokrotnie zdobędzie najlepsze rezultaty na samochodzie turystycznym wedle formułki: *ciężar samochodu podzielony przez pojemność cylindrów razy czas jazdy*, przyczem pod uwagę mogą być brani tylko ci jeźdzcy których czasy jazdy nie przekraczają więcej jak 20% czasu jazdy zwycięzcy w poszczególnej kategorji.

Prosimy bardzo o łaskawe propagowanie i rozpowszechnianie „AUTA".

Kronika

Ile koni mechanicznych daje jeden koń prawdziwy. Profesor państwowego uniwersytetu w Iowa p. E. V. Collins obmyślił ciągówkę-siłomierz zapomocą którego można stwierdzić ile koni mechanicznych daje jeden koń. Jednostką mocy jest jak wiadomo jeden koń mechaniczny (parowy) KP. HP. PS. to jest moc która może w jednej sekundzie podnieść 75 kilogramów na wysokość jednego metra. Ta jednostka jest ciągle jeszcze obowiązującą w automobiliźmie chociaż były już usiłowania zastąpienia jej inną. Twórca tej jednostki James Watt ździwiłby się pewnie niepomiernie gdyby zobaczył, iż para koni może dać moc 27 koni mechanicznych! Prób dokonano w Ames (Iowa) gdzie zaprzęg lekkich koni, własność p, Lew Gollesa ciągnął zapomocą dynamomierza Collinsa 2,500 funtów. Jest to dotychczas rekord światowy i równa się wysiłkowi jaki potrzebny jest by na bruku granitowym uciągnąć 32,500 funtów. Przy jednej z prób ciągnęła para koni 2,500 funtów na siłomierzu na przestrzeni 27,5 stóp. Gdyby konie miały ciągnąć rzeczywisty ładunek 32,500 funtów, to ciągnęłyby go były na znacznie dłuższej przestrzeni gdyż wysiłek przy pociąganiu ładunku będącego w ruchu jest mniejszy jak przy dynamomierzu. Oba te konie: Beauty ważący 1760 funtów i Mage ważący 1550 funtów stały się więc mistrzami światowymi. Tajemnica tak dobrych wyników leży w jednostajnym i równomiernym pociągu i współpracy. Siłomierz-ciągówka do mierzenia mocy konia równa się ciężkiemu wozowi. Moc jaką konie wykazują mierzy się ciężarami uwieszonemi na linkach stalowych. (Allgem. Autom. Zeitung).

Płatowiec bez silnika i bez śmigi W Paryżu odbywają się próby nad nowym typem płatowca nieposiadającego ani śmigi ani silnika. Lot płatowca odbywa się dzięki nader silnemu wydmuchowi gazów spalanych ustawicznie w komorze, która akumuluje wewnątrz ogromne ciśnienie, Wydmuchiwanie gazów odbywa się na tyle maszyny przez specjalne dysze, a zmiana kierunku dysz daje jednocześnie zwrot płatowca. Ten sposób poruszania daje podobno nadzwyczajne szybkości tak, że płatowiec startuje tak szybko jak rakieta. Jeżeli pomysł ten okaże się praktycznym i wykonalnym to może spowodować przewrót w dziedzinie budowy płatowców.

Wyścigi na wzniesieniu Klausen (Szwajcarja). Wyścigi na przełęczy Klausen odbyły się tego roku na przestrzeni 21 km. przy średniem wzniesieniu 6,21 %. Droga obfituje w liczne, gwałtowne i trudne zakręty. Pogoda była nie sprzyjająca wskutek czego droga zła. Mimo tego publiczność dopisała licznie, a organizacja była wprost wzorowa co podkreślił Ch. Faroux w swojem sprawozdaniu do paryskiego L'Auto. Chwali on tam szczególnie organizację chronometrażu gdyż każdy samochód był kontrolowany przez pięć aparatów. Oprócz tego wzorowa organizacja ostrzegawcza. Wyniki biegów otrzymywała publicznosć do wiadomośi za pośrednictwem 28 mocnogłosów (megafonów).

Wyniki następujące: Samochody sportowe 1100—1500 cm. kub.: I-szy Caracciola na Mercedesie w 20 : 29 : 2/5. Kateg. 1500 — 2500 cm.; I-szy Spiess na Presto w 23 : 47 : 2/5. Kategorja 2500 — 3500: I-szy Clemm na Mercedesie w 21 : 8 : 4/5. Kateg. ponad 2500: I-szy Kessler na Spa w 21 : 27.

Samochody wyścigowe: Kateg. 1000 — 1500 cm.i 1-szy Lepori na Fiacie 501 SS w 20 : 46 : 4/5; 2-gi Rosenberger na Mercedesie w 25 : 51 : 4/5, 3-ci Kappler na Mercedesie. Kateg. 1500 — 3000 cm.: 1-szy Merx na Mercedesie z kompresorem w 18:48 2-gi Salcer na Mercedesie z kompresorem w 21 : 1 : 2/5, 3-ci Pierard na Speedsport w 21 : 55. Ponad 3000 cm.: Rutzler na Steyr w 19:26:4/5.

Najlepszy czas dnia osiągnął więc Merx na Mercedesie. Po wyścigu właściwym odbył się wyścig dla amatorów w którym najlepsze wyniki uzyskał Corsi na Fiacie.

Radio-Klub Pol ki. W bieżącym miesiącu będzie zatwierdzony przez odnośne władze Statut Radio-Klubu Polski. Zadaniem Klubu będzie szerzenie i popularyzacja wiedzy radiotechnicznej, udzielanie porad przy zakładaniu stacji odbiorczych i kupnie aparatów. Zapisy na członków idą raźno. Dotychczas Klub liczy już około stu członków, Do władz Klubu zostali wybrani: Prezes — Inżynier Piofr Lubicz-Strzeszewski, Viceprezes — Stanisław Grodzki, Sekretarz — Inżynier Jerzy Bronikowski.

Siedziba Klubu mieści się tymczasowo w lokalu Automobilklubu, ulica Ossolińskich Nr, 6.

W najbliższym czasie ma powstać Warszawski „broadcasting", o koncesje na który starają się: Polskie Tow. Radioteshniczne (P. T. R,) wraz z angielskiem towarzystwem „Marconi„ i francuskiem „Societe Française Radioêlectrrque".

Zadaniem broadcastingu, czyli stacji nadawczej, będzie podawanie, za nieznaczną opłatą roczną, posiadaczom stacji odbiorczych codziennie różnych pożytecznych wiadomości: jako to: ceny targowe produktów koniecznej potrzeby, kursy giełdowe, przepowiednie meteorologiczne, wiadomości z polityki, ekonomji, reklamy, pouczenia naukowe z różnych dziedzin, a wieczorem pierwszorzędne produkcje muzyczne i operowe.

Posiadacz silniejszej stacji odbiorczej może również słuchać koncertów Paryskich, Londyńskich, a nawet Amerykańskich. W Ameryce prawie niema domu, który by nie posiadał podobnej stacji odbiorczej Niebawem i my do tego dojdziemy, zwłaszcza że tak pożyteczny przyrząd może kosztowac od 50-ciu zlotych poczynając, zależnie od mocy aparatu.

NADESŁANE. DEPESZE.

Wiedeń 15/8. Jazda konkurencyjna poprzez Łotwę 7 i 8 sierpnia 52o kilometrów. Bettaque na Austrodaimler typu ADM bez punktów karnych Przybył jako pierwszy Otrzymał puhar wędrowny prezydenta państwa.

Brescia, 18/8 12.30. COPPA ALPI 3ooo klm. ogólnie uznany najcięższy wyścig na świecie stop doskonałe zwycięstwo wozów OM stop 14 wozów przy starcie 11 u celu stop Monterno na wozie OM znakomicie. Absolutnie pierwszy w ogólnej klasyfikacji. Bije maszyny nawet o większych cylindrach.

Auto „BUICK" 6-cio CYLINDROWY BARDZO DOBRY
okazyjnie do sprzedania ZA PÓŁ CENY
od 9 — 11-ej rano. Tel. 196-62.

PRZYBORY
do Samochodów i Motocykli
Koła samochodowe, obręcze do zdejmowania, części zamienne, łożyska kulkowe dla samochodów i maszyn.
ARTYKUŁY POMOCNICZE DLA GARAŻY, OKUCIA DO KAROSERJI LAKIERY DLA PRZEMYSŁU.
SUPER VULC NAJLEPSZY SRODEK
DO REPERACJI WĘŻÓW
ooo ALFRED BAUCH, Gdańsk — Hurtownia ooo
Główne zastępstwo i skład fabryczny
LANGGARTEN Nr. 23 TEL 22-42.

„PATRIA"

POLSKIE TOWARZYSTWO

:: ASEKURACYJNE i REASEKURAYCJNE ::

SPÓŁKA AKCYJNA

Warszawa, Jasna 4. Tel. 29-91

UBEZPIECZA:

SAMOCHODY od rozbicia, ognia kradzieży, WŁAŚCICIELI samochodów od odpowiedzialności cywilnej;

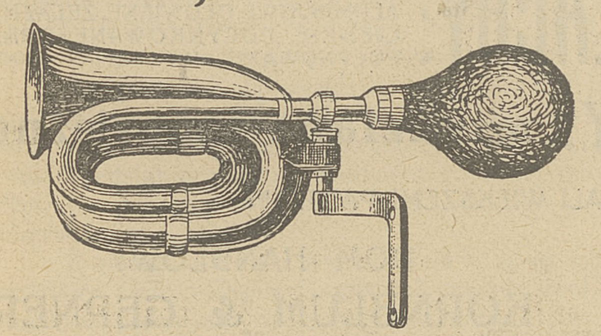
PASAŻERÓW i SZOFERÓW od następstw nieszczęśliwych wypadków.



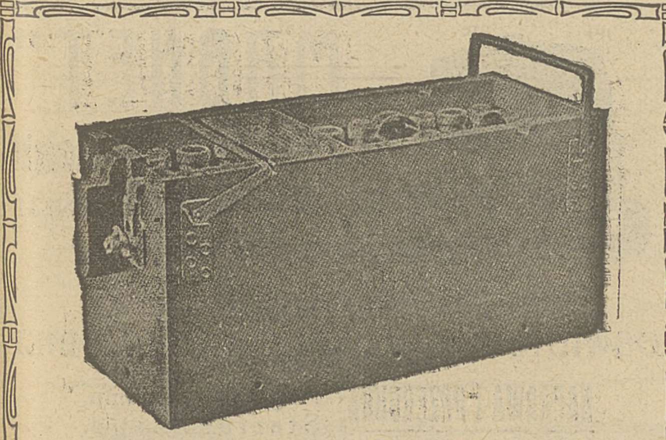
KUSTER & MAROSKY

BERLIN Sw, 68. Linden-Strasse 18-19

- Akcesorja Samochodowe -



— Adres telegrficzny: LIMOFON-BERLIN —



PIERWSZA KRAJOWA FABRYKA AKUMULATORÓW „ERGS" wł. inż. GOLDE

Warszawa, Elektoralna Nr. 10. oooooo Telefon Nr. 193-59

POLECĄ WSZELKIEGO RODZAJU AKUMULATORY (typy normalne, Bosch'a Fiata, Dodge'a Cadillaca i inne) do OŚWIETLENIA, STARTERU, ZAPALAIA etc. ——— POJEMNOŚĆ i TRWAŁOŚĆ GWARANTOWANA

Przyjmuje się akumulatory do naprawy i ładowania.

„DEUTSCHE MOTOR-ZEITSCHRIFT"

führende deutsche Fachzeitschrift für alle Gebiete des Motorwesens, (Flugwesens, Automobilwesens, Motorradwesens, Verkehr und Sport, Preis Dollar 3. jährlich, Erscheinungsweise: monatlich.

VERLAG HELLMUT DROSCHA, DRESDEN A. 19. MÜLLER-BERSET STR. 17.

PRZYBORY SAMOCHODOWE

SPECJALNOSĆ:

KARBURATORY „GRAETZIN"

Okucia do karoserji zamki, zawiasy, kątowniki mosiężnę.

Blacha aluminjowa.

Listwy do drzwiczek T: żelazne i aluminjowe.

Wentyle surowe.

Łańcuchy do samochodów, cyklonet i motocykli.

Obręcze „Continental".

Pierścienie do tłoków, wszystkie normalne wymiary na składzie.

Opony, kiszki „Stock Michelin" oraz wszelkie inne części.

L. KRUPKA

WARSZAWA, × Pl. Trzech Krzyży 8. × Tel. 210-70

HURT. DETAL.

ZAKŁADY BLACHARSKO-AUTOMOBILOWE

Braci SOWIŃSKICH

w WARSZAWIE: 1) Leszno № 21; tel. 260-37. 2) ul. Krochmalna № 31.

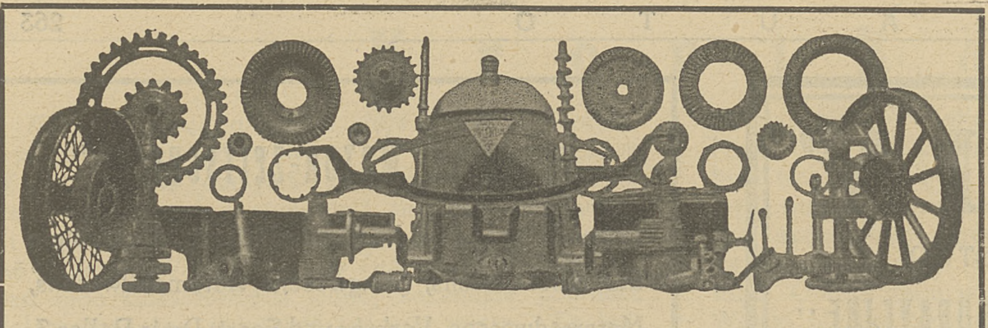
SPECJALNOŚĆ:

Okuwanie karoserji i torped

Dorabiąnie skrzydeł, błotników i masek wszelkich fasonów oraz wyrób nowych radjatorów, generatorów i latarń.

Reperacje wszelkich akcesorjt automobilowych.

Wyrób blach aluminiowych na stopnie samochodowe.



J. ADAMCZEWSKI | ARTYKUŁY TECHNICZNE AKCESORJA SAMOCHODOWE | ooo WARSZAWA ooo N.-Świat 12. Tel. 265-36

Wynajem nowych luks. samochodów i do sprzedania:
BUICK nowy, UNIC, BENZ, SPA, OPEL oraz FORD ślimakowy
Tamże IX Oddz. T-wa OLEUM
E. Lewandowski
WARSZAWA
Marszałkowska 14. Telefon 176-87

PLANDEKI
PŁÓTNA KOLOROWE IMPREGNOWANE NA SAMOCHODY
POLECA NAJTANIEJ FABRYKA
A. MALANOWSKI
WARSZAWA, NOWY-SWIAT 53.

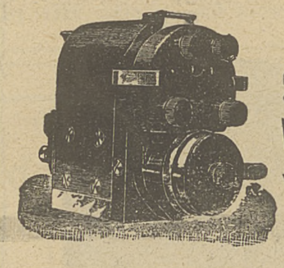


WARSZAWSKI PAKOWY
Zakład wulkanizacyjny
REPERACJA OPON i DĘTEK
ooo SAMOCHODOWYCH ooo
Wincent. Osowieckiego
został przeniesiony
na ul. BRACKĄ 22 róg CHMIELNEJ. Tel. 250-05.
vis à vis B-ci JABKOWSKICH.
CENY KONKUEKCYJNE

METALE: CYNA, OŁÓW, CYNK, ALUMINIUM, ANTYMON, METALE BIAŁE W BLOKACH. - - - - - -
BLACHY: MIEDZIANE, MOSIĘŻNE, CYNKOWE, ALUMINJOWE, OŁOWIANE, ŻELAZNE CIENKIE, POCYNKOWANE ORAZ POCYNOWANE. - - - - - - - - - - -
RURY, PRĘTY, DRUTY: miedziane i mosiężne
KUPNO i SPRZEDAŻ STARYCH METALI WIĘKSZEMI PARTJAMI
WARSZAWA,
ULICA GRZYBOWSKA L. 27
TELEF.: Nr. 90-27 i 55-25
DOM HANDLOWY
KORNBLUM & GEPNER



ARTYKUŁY TECHNICZNE
- ELEKTROTECHNICZNE -
i akcesorja samochodowe
Jeneralna reprezentacja
fabryki „HANS LANDSBERGER" w Berlinie
(wentyle, filtry, staufery oraz wszelkie aksesorja do pneumatyki)
Jeneralna reprezentacja
fabryki „POHL & HELBIG" w Berlinie
latarnie samoch. i wszelkie akcesorja w zakres sygnal. i światła wchodzące
oraz wszelkie akcesorja, części samochodowe, opony dętki.
Warszawa, Nowogrodzka 18. Telefon 163-64.
HURT DETAL



„MAGNET"
wł. Z. Popławski i M. Lewandowski
Warszawa, Nowogrodkâ № 31
TELEFON 19-31
SPECJALNOŚĆ:
OSWIETL. i ZAPALANIE AUTOMOBILI
NAPRAWA i PRZERÓBKA: Magneto, Dynamo, Starterów i t. d.
Akumulatorów ładowanie i naprawa.
Części zapasowe różnych systemów.
SZYBKO ooo TANIO ooo DOKŁADNIE

Redaktor: W. KRUSZEWSKI Wydawca: SPÓŁKA WYDAWNICZA „AUTO"